

diferite motive, dintre care, fără îndoială, cel mai principal este faptul că nici un vehicul nu a izbutit mai bine decât automobilul să fie pe placul omului, să-i intre în suflet, să-i satisfacă nu numai dorințele de a ajunge, repede și comod, dintr-un loc într-altul, ci și orgoliile. Orgoliul de a se și stăpîni pe mașină și pe zecile de cai-putere ai acesteia, orgoliul măgulitor dat de sentimentul că numai de el — de om — depinde ce viteză să-i imprime, cît de puternic și de mult să apese pe accelerație, pe unde să meargă și unde să ajungă etc.

Automobilul a adus, așadar, multiple mutații, noi obiceiuri și noi stări de lucruri în sfera relației sale cu omul, a schimbat cursul unor destine și, nu de puține ori, le-a pus capăt fără milă. Vom încerca, în cele ce urmează, să consemnăm cîteva dintre aceste urmări și efecte, fără ierarhizarea lor valorică — fiecare avîndu-și însemnătatea sa — și fără să avem pretenția de a le fi cuprins pe toate.

Nașterea și înmulțirea autovehiculelor a obligat omeniirea să elaboreze numeroase și variate reguli de circulație. Nu pe toate deodată, ci treptat, procesul fiind și acum în curs de desfășurare. Reguli de circulație au existat și înainte de apariția automobilului. În România, încă în deceniile al șaselea și al șaptelea ale secolului trecut, erau în vigoare o suită de norme menite să reglementeze circulația trăsurilor și birjelor în primul rînd. Multe dintre dispozițiile de atunci au constituit geneza unor reguli de circulație valabile și astăzi. Cu toate acestea, cît de numeroase și de însemnate sînt deosebirile dintre acele arhaice regulamente și cel de-acum? Pe vremea aceea, nici vorbă despre reglementarea depășirii și a priorității, despre distanța în mers între autovehicule; nici pomeneală despre indicatoare (primele mențiuni despre ele în 1913), despre marcaje și benzi de circulație.

O dată cu trecerea timpului, de fapt cu dezvoltarea traficului rutier, ca urmare a creșterii vertiginoase a parcului de autovehicule, regulamentele au suferit completări și modificări tot mai substanțiale, iar noi, participanții la trafic — denumire generică pentru definirea statutului nostru de pietoni sau conducători de vehicule — a trebuit să le cunoaștem, să le învățăm și, bineînțeles, să le respectăm. Altminteri nu se putea. Relația om-autovehicul nu admite concesiile. Am ajuns, aproape pe nesimțite, constrînși de exigențele circulației mereu mai dinamice, în continuă dezvoltare și modernizare, pe măsură ce autovehiculele se înmulțeau, numărînd milioane, apoi zeci și, în curînd, sute de milioane de exemplare, să începem învățarea regulilor de circulație înainte de a lua cunoștință despre abecedar și tabla înmulțirii, încă din primul an de grădiniță. Nu mai puțin importantă a fost constatarea că învățarea regulilor de circulație are început dar nu și sfîrșit, trebuind continuată, neîntreput și sistematic, toată viața. Un imperativ decurgînd din necesitatea adaptării și corelării comportamentului nostru cu comandamentele circulației rutiere în continuă creștere, pe orizontală și pe verticală, dobîndind dimensiuni și ritmuri altădată inimaginabile. Cu mai puțin de zece ani în urmă — ca să ne referim la un singur exemplu — nici un șofer, profesionist ori amator, nu avea nevoie să cunoască cum se circula printr-un pasaj subteran și nici printr-un nod

rutier complex — cu numeroase accese și defileuri — pentru simplul motiv că, la noi, amenajări de acest fel lipseau cu desăvîrșire. Pe cînd acum, în condițiile în care intensitatea traficului rutier din Capitală și modernizarea condițiilor de circulație au făcut necesare construirea mai multor asemenea „tunele” și „poduri” (Unirii, Lujerului, Victoriei, Grant etc.), rulajul pe aceste sectoare — de-a lungul cărora fluența și siguranța deplasării autovehiculelor trebuie să se situeze permanent la cote maxime — a impus reguli specifice, ce trebuie cunoscute și respectate cu strictețe de toți conducătorii auto.

Automobilul ne-a determinat să învățăm nu numai reguli de circulație. Cî, mai presus de toate, reguli de conviețuire. Începînd cu cea mai vitală pentru climatul de civilizație rutieră, și anume cea de a reuși să găsim pe spațiul limitat, relativ îngust, un anumit drum, și în circumstanțele atît de dinamice ale traficului de vehicule, suprafața de deplasare care să ne fie suficientă fără să stînjenească — nemaivorbind să periclitizeze — mersul partenerilor de circulație. Este o lecție de viață și a vieții, întemeindu-se pe înțelegere, altruism și politețe pe respect față de semenii, o lecție pe care r ajungem, poate, să o învățăm niciodată îndrăgîniți, dar care, din fericire, pe zi ce trece roade tot mai bogate, făcîndu-ne să fim încrezători în posibilitățile diminuării pericolului străzii și ale șoselei, tot mai optimi trîncia relațiilor noastre cu automobi



● Imagine
Expunerea
atractive pe
moasei Hi

ra
se
mo
triv
ea
dev
nen
meri
adus
de er
rilor
unor
pe de
sici" c
să sen
de zah
și chiar
va ren
energia
Autove
lui, dar
cerînd, d

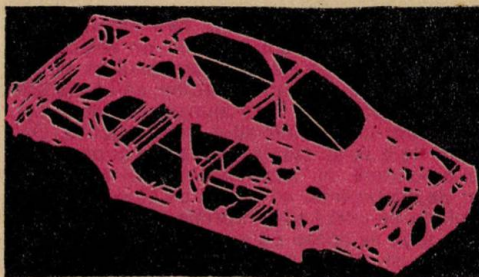
Cîte schimbări n-a adus automobilul străzilor și șoselelor? Începînd cu suprafețele carosabile — netede, fără hopuri și băltoace, și terminînd cu autostrăzile — emanație exclusivă și total subordonată autovehiculului. Tot de prezența acestuia țin și indicatoarele, și marcajele, și benzile de circulație, și culoarele de traversare pentru pietoni, și intersecțiile denivelate — supra sau subterane —, ca și locurile de parcare și campingurile, motelurile și stațiile de alimentare cu carburanți.

Relația om-automobil a însemnat și înseamnă, în continuare, o angajare pe un plan larg și multidisciplinar a celor mai diverse ramuri ale tehnicii și discipline ale științei, atît în bătălia dură, necrutătoare (concurența, cîștigarea piețelor de desfacere etc.) pentru producerea unor autovehicule cît mai ieftine, cît mai confortabile, cît mai fiabile și, bineînțeles, cît mai modeste consumatoare de carburanți, cît și pentru modelarea comportamentului uman la volan. Trebuie să recunoaștem, în același timp, că automobilul a fost și este acela care l-a făcut pe om să se arate potrivit temperamentului, caracterului și gradului său de educație (inclusiv în ceea ce numim bun simț), determinîndu-l să se comporte cum vede și judecă el, în modul cel mai autentic, lucrurile și relațiile cu semenii lui. Volanul nu admite disimulări, înfățișîndu-l pe cel care-l mînuiește, în ce are el bun și rău, mai direct și mai fidel trăsăturilor lui decît în oricare altă ipostază s-ar afla.

Automobilul este, fără îndoială, unul din produsele reprezentative ale civilizației moderne, în care tehnica pătrunde tot mai mult în structurile vieții, însăși a modului de trai al oamenilor. Transpunerea în practică a ideii de progres și de civilizație implică necesitatea ca omul să fie stăpînul mijloacelor, inclusiv al celor tehnice, pe care le creează și să nu devină robul lor. Acest pericol, existînd realmente și permanent, este prezent și în ce privește relația om-automobil. Trebuie prevenită, deci, situația în care unii conducători auto se complac în postura de a fi stăpîniți de mașină, de fapt cînd ei pierd controlul asupra acesteia iar ea, la rîndul ei, îl duce pe cel aflat la volan — și nu numai pe el — la deznodăminte dintre cele mai tragice.

Automobilul, mai precis consumul de carburanți pe care-l pretinde, a constituit primul semnal de alarmă pentru omenire că resursele mondiale de țiței nu sînt neepuizabile. Dimpotrivă. Deși ideea ca atare nu era inedită, totuși a șocat cînd s-a văzut că este pe cale să devină o realitate tot mai acută și mai iminentă. Încît, nu putem, să nu recunoaștem rolul automobilului pentru contribuția ce a adăugat-o și pe tărîmul descoperirii de noi surse de energie, în stimularea căutărilor și cercetărilor consacrate, pe de o parte, producerii de motoare cu un consum cît mai redus, iar pe de altă parte înlocuirii carburanților „clasiци” cu orice substanțe ori produse capabile să se ardă drept combustibili, de la trestia de apă și cărbune, pînă la energia nucleară și apa. Oricum, este cert că omenirea nu va renunța la automobil și va găsi mereu mijlocul cu care să-l folosească.

Automobilul a adus enorme servicii omului și deservicii, după cum spuneam. Se vede a lungul anilor, zeci de milioane de



● Astfel arată „definirea” structurii automobilului grație ordinatului. Obiectivul: rigiditate maximă la o greutate minimă.

vieți de pe mapamond, schilodind alte mult mai multe milioane de oameni și provocînd pagube de proporții greu imaginabile. La drept vorbind, nu autovehiculul în sine a generat — și generează — acest cortegiu de pierderi și suferințe, ci omul. Mai precis neînțelegerea — uneori neadmiterea — de către unii a limitelor lor în a stăpîni mașina, nesupunerea la rigorile inerente normelor de circulație și celor ce țin de protejarea reciprocă între cei ce și intersectează, la un moment dat, traseele... și destinele în deplasarea pe același drum.

La capitolul deserviciilor aduse de automobil să consemnăm și rolul nefast al acestuia în poluarea mediului ambiant. În ultimul timp, se acordă tot mai multă atenție așa-zisului „fenomen de seră”, ca urmare a sporirii cantității de bioxid de carbon din atmosferă și a golurilor create în statul protector de ozon. Ei bine, după cum aflăm din presă, unii specialiști străini consideră că transformările actuale, de acest gen, ale climei se datorează și celor peste trei sute de milioane mașini aflate în circulație pe glob care emit o cantitate enormă de bioxid de carbon.

Cu toate necazurile, neajunsurile și isprăvile de care este capabil, automobilul va fi îndrăgit statornic și de-acum încolo. Numărul populației, arătînd gradul de motorizare al unei țări, este un indicator sintetic important în aprecierea nivelului de dezvoltare și de trai al oamenilor. Este un aspect important, dar care nu spune totul despre automobil. Pentru că automobilul este capabil să facă să vibrez coardele sentimentale. El a încetat de mult să fie doar un obiect oarecare în inventarul casei precum frigiderul sau mașina de spălat; automobilul a dobîndit, pe merit și îndubitat dreptul de a fi membru al familiei, slujind cu credință și devotament pe om, făuritorul beneficiarilor serviciilor aduse de răsfașatul produs al civilizației contemporane.

Gheorghe E

DRESDA

TURISM

ORAȘUL MUZEELOR

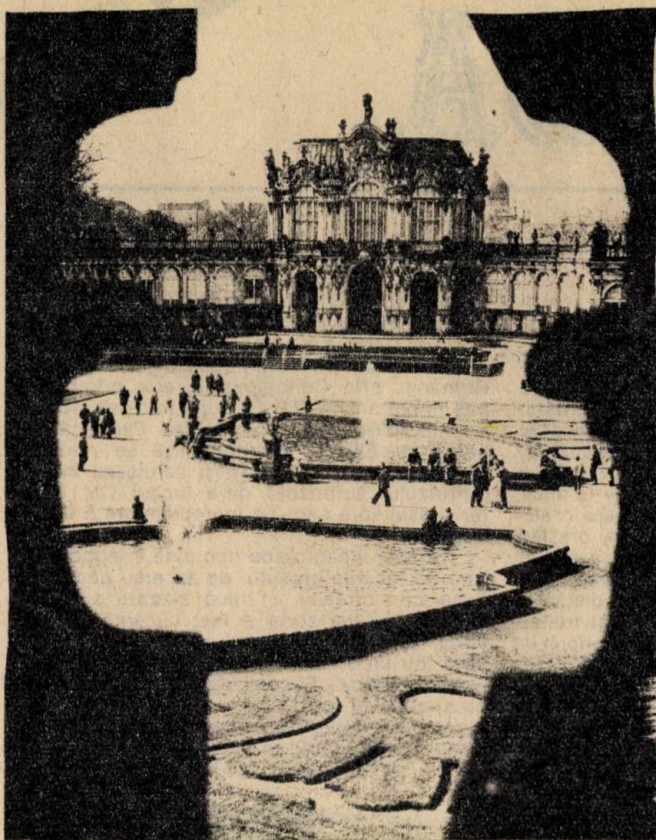
Inversind sintagma i-am putea spune și muzeul-oraș. N-am greși deloc, pentru că armonia stilurilor sale arhitecturale însumează secole de lucrare în infățișări de excepție. Pentru turistul automobilist, deci pentru cel care se deplasează ușor, Dresda este un veritabil tezaur. Evident poate fi așa numai dacă el combină calitatea de șofer cu cea de pieton. Mașina îi facilitează turistului parcurgerea ușoară a distanțelor de la un obiectiv la altul. Și este necesară pentru că Dresda are o suprafață de 225,8 kmp, fiind unul din orașele cele mai extinse ale Europei. E drept, extensia o dă și vegetația lui interioară — parcurile, spațiile verzi —, dar distanțele rămân distanțe.

Cine sosește la Dresda, în acest al treilea oraș al R.D. Germane ca densitate de populație (după Berlin și Leipzig) având aproape 600.000 de locuitori, poposește într-o natură frumoasă și generoasă, cu forme de relief bine marcate, deși cel mai jos punct al orașului are 103 m. deasupra nivelului mării și cel mai înalt doar 315 metri. Dresda este situată într-o lărgitură

a văii Elbei, străjuită de culmi ce se întind de-a lungul fluviului pe vreo 40 de kilometri între Pirna și Meissen. Orașul este așezat în sud-estul țării și pentru automobilistul care vine din România, prin Cehoslovacia, este primul popas important în R.D.G. după trecerea frontierei muntoase la Bad Schandau. Fermecătorul peisaj al Elveției Saxone (așa se numește această zonă muntoasă) își derulează în fața parbrizului surprizele de-a lungul văii Elbei. Iar orașul spre care ne îndreptăm are o istorie bogată.

...Urmele arheologice duc pînă în epoca pietrei. Pe locurile orașului de azi erau păduri întinse ce ocroteau o mică așezare slavă. În veacul al X-lea zona a fost cucerită de germani, iar numele orașului e pomenit prima oară într-un document din 1206. Drezdany devenise Dresda. Secole de-a rîndul orașul a prosperat, ca loc de tîrg și răscruce de drumuri, meșteșugarii și negustorii fiind mai numeroși decît țărani și pescarii. Sediul princiar, orașul s-a îmbogățit începînd din secolul al





XVIII-lea cu edificii somptuoase, cu palate, monumente și biserici. Războaiele din epoca feudală au adus orașului pagube, dar în perioadele de liniște a înflorit mereu sporindu-și locuitorii, casele, alura de cetate impunătoare. Epoca barocului este cea care a dăruit orașului edificiile și monumentele cele mai de preț făcând din Dresda o urbe de renume mondial. Supranumele ei, „Florența de pe Elba”, spune destul în această privință. Importante figuri ale clasicismului german (Goethe, Humboldt, Arndt, Schiller ș.a.) vizitau adesea Dresda. Schiller și-a încheiat aici al său **Don Carlos**. Dezvoltarea industrială a dat orașului un și mai mare avânt, transformându-l într-un mare centru economic și universitar, de învățământ politehnic mai ales. Cu toate acestea Dresda și-a păstrat marea vocație pentru cultură și artă, amplificându-și mereu această aureolă.

Către sfârșitul celui de-al doilea război mondial orașul a căzut pradă bombardamentelor aliate, care l-au făcut, cum se zice, una cu pământul. Și expresia trebuie luată **ad literam**. În noaptea de 13 spre 14 februarie 1945 un număr de 1300 de avioane și-au lansat încărcăturile de bombe peste oraș, în trei valuri succesive. Al patrulea val a venit pe 15 februarie.

În acele zile Dresda a trăit cea mai mare catastrofă din întreaga sa istorie: 35.000 de morți, 18 milioane de metri cubi de ruine întinse pe 15 kilometri pătrați! N-a scăpat aproape nici o clădire.

Dar în anii de după război Dresda a înviat din propria-i cenușă, ca pasărea Phoenix, prin munca și dăruirea locuitorilor, prin socialismul instaurat în țară. Orașul a redevenit înfloritorul centru cultural și artistic, o metropolă cu numeroase industrii și institute științifice.

Tot ce era valoare arhitecturală a fost refăcut cu minuție și frumosului oraș renăscut i s-au adăugat părți noi, moderne, care atestă vîrsta lui socialistă.

Regăsiți aceeași faimoasă Dresdă, de parcă nici n-ar fi fost atinsă. O singură mărturie a rămas, păstrată pentru totdeauna, catedrala din centru — o ruină afumată, un memento pentru viitorime. Imaginați-vă întreaga Dresdă ca pe această ruină și veți înțelege ușor toată opera de refacere.

Zwinger-ul, cu faima sa mondială, trebuie văzut mai întâi. Edificiul, luxuriant ornat, cu înșiruirea lui de statui pe cornișele acoperișului, este o operă arhitecturală rarisimă. N-a fost reședintă princiară așa cum s-ar crede, ci galerie de artă, loc de concerte și recreere încă de la început. Galeria de pictură, mare și impresionantă, colecția de porțelanuri, cea de sculpturi, de stampe (fiind, cu cele 500.000 de desene una din cele mai importante din lume) și orfeverie compun un univers plin de strălucire. Un univers pe care, trecînd de la o colec-

ție la alta, îl întrerupe admirabil somptuoasa arhitectură a clădirii. În afară de acest „muzeu al muzeelor” sînt demne de cercetat colecțiile Muzeului transporturilor, Muzeul de artă populară și Muzeul armatei. Lista muzeelor nu sîrșește însă aici. Mai există un muzeu de zoologie, unul de geografie și mineralogie, unul de preistorie și unul etnologic. Cel mai nou (deci cu dotări foarte moderne) este Muzeul de igienă. Pentru amatorii de curiozități există și cîteva colecții ieșite din comun: una de scaune de-a lungul timpului, alta de mostre de lemn, o enormă fototecă și o colecție de cărți liliputane.

Dar încîntarea vizitatorului nu o fac doar muzeele. Iar pentru cei cărora nu le place, n-au timp sau nu gustă spațiile închise, Dresda le stă la îndemină cu propria ei înfățișare exterioară, în bună parte muzeală și ea. Călătorul poate admira un oraș constituit în timp, citindu-i vîrstele în stiluri, un oraș care n-a pierdut nimic din frumusețile durate de generații. Vizitați, de pildă, Semperoper (Opera arhitectului Semper) nu de mult restaurată și vă veți convinge de migala cu care trecutul e redat în toată deplinătatea lui, acolo unde el a însemnat ceva. Urcați pe dealurile cu vii (limita nordică la care vița-de-vie crește în Europa) și vă veți încînta ochii cu panorama unui oraș superb ale cărui turle și edificii sînt parcă repere în timp. Aceeași imagine o puteți avea și din alt unghi, urcînd pe înălțimea de pe malul Elbei, la terasa unui restaurant, unde vă duce un tramvai cu cremalieră, ce suie pieptiș. Pitorescul unor vechi uli-

cioare, al caselor cu grădini este seducător, și de acolo se-ntinde sub ochi întregul oraș.

Împrejurimile sînt la fel de încîntătoare. Meissen se află la mică distanță și merită să fie văzut, mai ales pentru alura sa de burg medieval excepțional păstrat, pentru castelul de acolo și pentru celebra colecție de porțelanuri aici născute și care au răspîndit în lume numele localității.

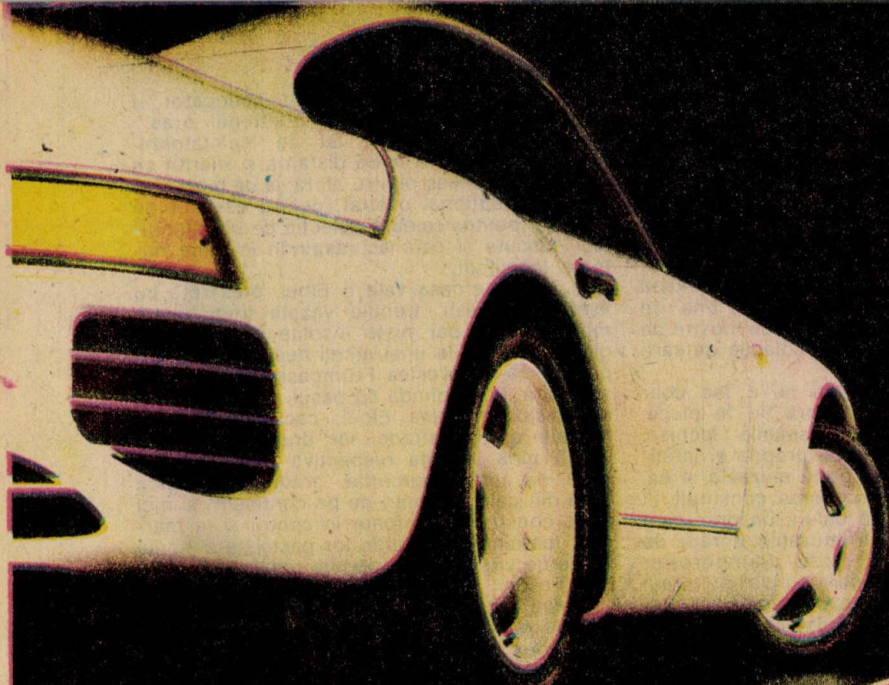
Și pe generoasa vale a Elbei, presărată cu așezări pitorești, trebuie văzute fragmentele muntoase ce par niște insolite ruine geologice, ca turnurile unei cetăți necunoscute, împietrite ca-n povestea Frumoasei din pădurea adormită. Poți colinda cu pasul acele creneluri ce străjuiesc valea Elbei, căci golurile sînt apărute de balustrade, iar drum de mașină există pînă la cota respectivă.

Să nu uităm parcurile, grădina zoologică (una din cele mai mari de pe continent) și nici noile construcții, grupate în centru și la margini, marcînd cu culorile lor pastelate și liniile moderne vîrsta care a permis renașterea întregii Dresde.

Fintini arteziene, bazinete, oglinzi de apă, masive de arbori, peluze cu flori îmbracă în vioiciunea lor pură acest oraș-muzeu, viu și trepidant însă. Inșerări și apusuri scriu cu aur și rubin lumini pe detaliile de arhitectură, lăsînd ici-colo privirilor colțuri de oraș ca într-un tablou clasic. Neîndoielnic, „Florența de pe Elba” își merită cu prisosință supranumele.

Dorin IANCU





PORSCHE

959

AUTOMOBIL AL SECOLULUI XXI

Iată mașina după care credem că toată lumea va întoarce capul dacă... va mai avea timp! Din delicate mașinării pe roți, automobilele au devenit adevărați monștri, cu puteri de sute de cai putere și viteze de sute de kilometri pe oră, cu demaraje care te „lipesc” de scaun (Anexă). Se poate presupune că automobilistul secolului 21 va arăta ca un cosmonaut, fixat în centuri și cu cască pe cap! (dar poate nu astfel de monstru va fi automobilul ideal al secolului XXI).

În aceste condiții, autostrăzile supraetajate vor fi dotate cu cele mai sofisticate sisteme de dirijare centralizată și control ale circulației rutiere. Sateliți de ultimă oră vor dirija traficul, optimizînd — pentru cei care au un mic display în bord — parcursul de pe traiectoria dorită.

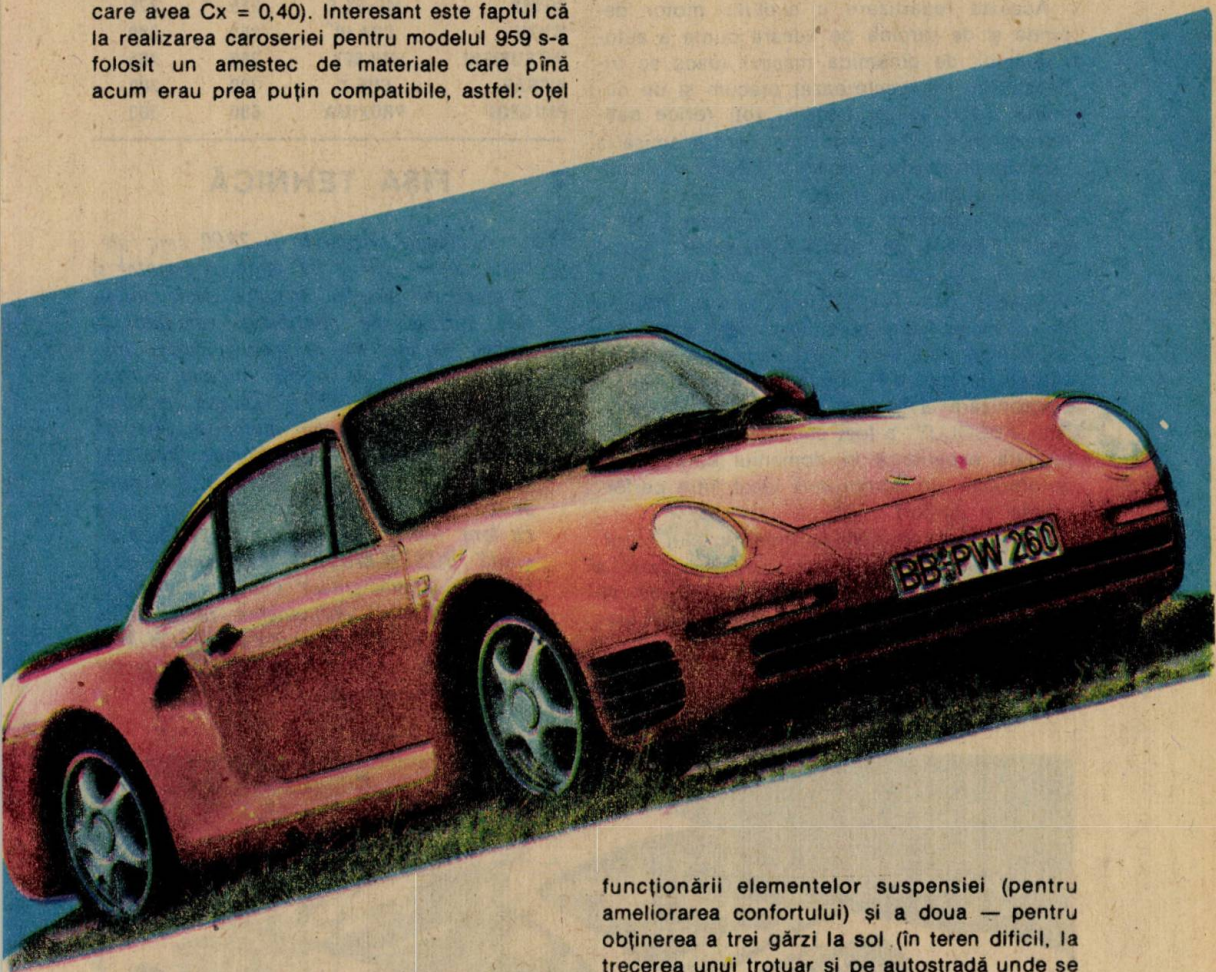
Altfel, bolizii pe roți la viteze de 200—300 km/h vor prezenta un pericol permanent atît pentru miniautomobilele care rulează mult mai încet (80—100 km/h) cît și pentru ocupanții habitaculului, chiar dacă... vor fi legați în centuri „automate” și poate chiar cu... căști de cascadori!

Automobilul Porsche 959 este un autovehicul rutier cu performanțe de excepție. A fost studiat o perioadă de trei ani în Centrul de cercetări „Weissach” al firmei Porsche, avînd ca șef de proiect pe prof. H. Bott, iar ca responsabil-vehicul pe Manfred Bantle. După trei ani de cercetări și încercări, a ieșit un vehicul cu tracțiune integrală („vitrină tehnologică”), su-

blim prin noutățile aduse. De fapt, la această firmă a existat tradiție în „tracțiunea integrală”, deoarece în 1949 prof. Ferdinand Porsche a mai construit un automobil 4x4, denumit CISITALIA.

Caroseria, cu forme pure, „în stilul Porsche” și în același timp agresive, a fost studiată aerodinamic, ajungând la un bun coeficient aerodinamic ($C_x = 0,31$, față de „Porsche 911” care avea $C_x = 0,40$). Interesant este faptul că la realizarea caroseriei pentru modelul 959 s-a folosit un amestec de materiale care pînă acum erau prea puțin compatibile, astfel: oțel

uile, fost pilot de curse, ai certitudinea că n-ai mai văzut vreodată o astfel de mașinărie. Informațiile inedite și reglajele noi, originale, fac din acest automobil, mașina cea mai sofisticată care s-a construit vreodată. Mai întâi, lingă maneta schimbătorului de viteze se găsesc alte două manete care permit: prima — variația, la dorință, și în timpul mersului a



galvanizat pentru „celula centrală” și habitaculul mașinii, ușile și capota față din aliaj de aluminiu, parașoc (buclier) frontal din material plastic (poliuretan) care acceptă deformății, iar restul de piese componente din fibre de sticlă ranforsate cu rășini și kevlar (un nou material rezultat al unor cercetări recente).

Odată urcat la volanul acestui „automobil-ghiulea”, după cum spunea J.P. Jabo-

funcționării elementelor suspensiei (pentru ameliorarea confortului) și a doua — pentru obținerea a trei gărzi la sol (în teren dificil, la trecerea unui trotuar și pe autostradă unde se poate depăși cu ușurință 200 km/oră).

Trebuie precizat că din motive de securitate, centrala electronică de control, anulează — de la o anumită viteză — toate interpretările eronate și acționează din proprie inițiativă, asupra suspensiei și gărzii la sol, optimizându-le.

Domeniul mare de viteză pe care îl poate atinge autoturismul impune controlul permanent al stării pneurilor (presiunea) și al jantelor, turnate din aliaj de magneziu (consecințe ale eventualelor șocuri primite în timpul rula-rii), automobilul fiind echipat cu pneuri „DUNLOP” tip DENLOC D40.

Lîngă volanul autoturismului care dispune de o transmisie integrală cum nu s-a mai construit pînă în prezent, conducătorul automobilului dispune de o pîrghie cu ajutorul căreia variază cuplul motor pe punți în funcție de starea drumului, avînd la dispoziție 4 programe controlate tot electronic (zăpadă mare și noroi; gheață și zăpadă; cale de rulare umedă; cale de rulare uscată).

Această repartizare a cuplului motor depinde și de sarcina pe fiecare punte a automobilului, de dinamica mașinii (dacă se frînează sau se accelerează) precum și de numărul de rotații al fiecărei roți (orice patinare a unei roți este detectată și transmisă la centrala electronică pentru a modifica în consecință cuplul transmis).

Acest automobil care a fost botezat în fel și chip, („obiect de toată frumusețea“, fuzee „Ariana“, drugster, monstru, creație „à la WAGNER“ sau „NIETZSCHE“ ș.a.m.d.) dispune de un motor foarte performant, de o frînare excepțională, care cere — odată suit la volan — calități de excepție: concentrare — reacție — sincronizare a mișcărilor. Acest AUTOMOBIL-„ABSOLUT“ a fost conceput după o îndelungată experiență în domeniul curselor de automobile, un compromis ideal între performanță și confort.

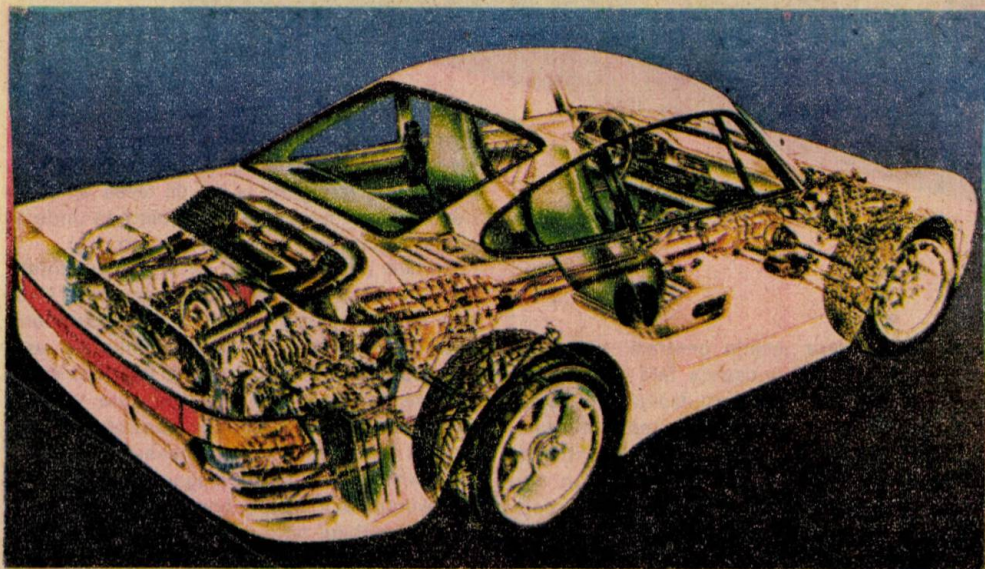
După cum spunea și creatorul lui, prof. Bott, în afara avansului tehnologic pe care i-a adus Porsche 959 este într-un anumit fel „cadoul publicitar cel mai costisitor făcut vreodată de Porsche clienților săi“.

ing. Traian CANTA

FIRMA	Tip autoturism	Putere motor, CP	Viteză maximă, km/oră
PORSCHE	959	450	350
MAZDA	MX-03	320	300
SUBARU	F-9X	360	300
FORD	PROBE V	185	250
AUSTIN-ROVER	MG EX-E	215	275
ISUZU	COA III	250	280
MITSUBISHI	MP-90X	280	265
NISSAN	CUE-X	300	300
PEUGEOT	PROXIMA	600	300

FIȘA TEHNICĂ

Motor: 6 cilindri orizontali de 2850 cmc (alezaj x cursă — 95 x 67 mm); bloc motor și chiulase din aliaj de aluminiu; biele din titan; cartere: de distribuție, ventilator și pompă de ulei din magneziu; Putere maximă: 450 CP la 6500 rot/min; Putere specifică 159,9 CP/l; Turație maximă: 7200 rot/min; Cuplul motor maxim: 51 kgfm la 5500 rot/min; Raport greutate/putere: 3,22 kg/CP; Distribuția: 4 supape pe cilindru și 4 arbori cu came, antrenati cu lanț. Alimentare: injecție electronică digitală BOSCH-MOTRONIC; benzină fără plumb. Supraalimentare: două turbocompresoare tip „KKK“ permanente, răcite cu lichid. Aprindere: electronică BOSCH-MOTRONIC, în legătură directă cu injecția. Ungere: prin carter uscat, 12 pompe (!) și





MARI CAMPIONI
AI VOLANULUI

Massimo Biasion

Intrat în 1986 ca pilot oficial în cunoscuta echipă Lancia-Martini, Massimo Biasion („Miki” pentru amici) a „explodat” imediat pe firmamentul marilor competiții rutiere, câștigând Raliul Argentinei. Pe atunci colegii săi de echipă erau Markku Alen și regretatul Henri Toivonen, iar el, Biasion, a realizat acea performanță la volanul unei Lancia Delta S4 de grupa B.

De când nu mai invinsese un pilot italian într-o etapă a campionatului mondial de ralii? De vreo nouă ani (Fulvio Bacchelli, 1977, Raliul Noli Zeelande), ceea ce „tifosilor”

din peninsulă li se părușe o veșnicie. Acum, însă, iată, marea așteptare se încheiase, ceea ce declanșă în lumea automobilistică italiană o imensă bucurie, încheiată cu sărbătorirea învingătorului. Micuțul Miki Biasion („micuț” pentru că e mic de statură) avea pe atunci 28 de ani neîmpliniți și cronicarii sportivi nu ezitară să-l declare urmașul lui „Drago”, adică al celebrului pilot de ralii de pe vremuri, Sandro Munari.

Propulsat atît de sus în ochii amatorilor de curse, Biasion se străduia să nu înșele așteptările, drept pentru care, în 1987, își mai trecu în cont încă trei victorii în etapele competiției supreme: Monte-Carlo, din nou Argentina și Raliul San Remo. În decembrie, același an, el se văzu în postura de vicecampion mondial, cu numai șase puncte în urma noului său coleg de echipă, finlandezul Juha Kankkunen, câștigătorul titlului.

Ca și Toivonen, ca și Ayrton Senna, ca și Keke Rosberg, Massimo Biasion a pătruns în arena sportului cu motor, la vîrsta de 12 ani, pe ușa kartingului. De la kart a trecut la motocros, sport în care a activat vreo patru ani și pe care l-a părăsit în urma unui accident. S-a reîntors la competițiile automobilistice cu mașina mamei sale, participînd la cîteva ralii regionale. Reîntoarcerea n-a fost prea reușită: pe un traseu de lingă Padova, Miki și-a „demolat” automobilul. A trebuit să mai aștepte puțin și, în 1978, a intrat în posesia unei veritabile mașini de ralii, în vogă la vremea aceea, un Opel Kadett GT/E pregătit de vestitul „vrăjitor” din Torino, Virgile Conrero.

Însoțit de Tiziano Siviero, prietenul său din copilărie, pe care îl făcu navigator, Biasion acoperi un sezon complet de ralii (1979) și deveni campion al Italiei la grupa N. În anul următor își adjudecă un nou titlu național, la grupa 2, cu un Opel Ascona 400 în compania aceluiasi Siviero de care a rămas nedespărțit pînă în ziua de azi. Au urmat alte întreceri, alte mașini și, în 1982, accesul la un post de pilot oficial în formația Opel-Italia dirijată de însuși Virgile Conrero. La sfîrșitul sezonului deveni campion de grupa 4 al țării sale și al șaselea pilot de ralii în ierarhia campionatului european.

Amator de viteză, Miki nu-și satisface această plăcere numai pe traseele curselor automobilistice, ci și pe pîrțile de schi, unde și-a trecut chiar examenul de monitor. Iar acest lucru l-a fost și îl este, după propria lui declarație, de mare ajutor, pentru că arta derapajelor face parte integrantă din bagajul de deprinderi atît al schiorului, cît și al ralistului de performanță.

Stilul, siguranța, combativitatea l-au impus pe Miki Biasion în ochii specialiștilor și astfel, înainte de a intra în echipa Lancia, el a fost invitat să semneze un contract cu formația Jolly Club. Sub culorile acestei formații, care este o „sucursală” a Lanceli, Biasion deveni, la vîrsta de 25 de ani, cu o mașină Lancia 037

capacitate: 18 l de ulei. Răcire: un radiator de apă, 2 radiatoare de ulei și două schimbătoare aer/aer pentru supraalimentare.

Transmisia: integrală, permanentă, cu control electronic al repartizării puterii (5-50% pe față și 50-95% pe spate). Cutia de viteze: cu 6 trepte, sincronizate, răcită cu radiator de ulei. Viteza maximă pe trepte, în km/oră: 60 (I), 103 (II), 150 (III), 205 (IV), 260 (V) și 310-350 (VI). Diferențiale: unul față, total liber; unul central și unul spate, comandat printr-un ambreiaj multidisc.

Caroseria: cupeu cu două uși, după tipul Porsche 911, ameliorată; structură monocoacă, autoportantă din oțel galvanizat la cald, uși și capotă din aliaj de aluminiu, buclier frontal din poliuretan deformabil, restul de componente fiind din fibră de sticlă ranforsată cu kevlar.

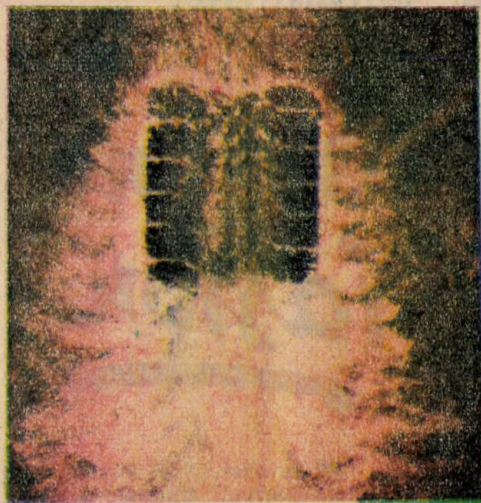
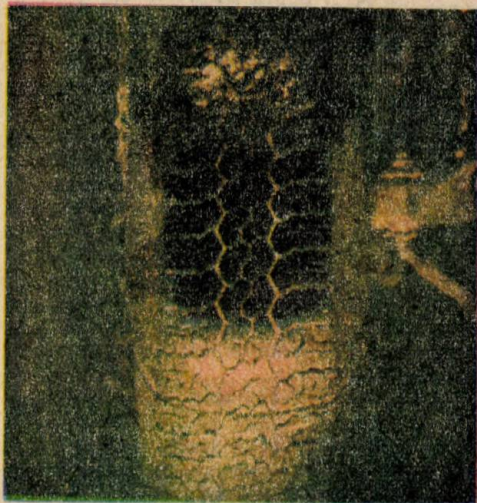
Suspensia față: triunghi inferior turnat din aliaj ușor, braț superior și un arc helicoi-

dal cu două amortizoare, BILSTEIN, „variabile”. O bară anti-ruliu completează întregul ansamblu montat pe rotule clasice. Suspensia spate: triunghi inferior tubular cu brațe perpendiculare (de reglaj) și un triunghi superior. Garda la sol poate avea trei poziții: 120-150-180 mm.

Dirrecția: cu cremalieră, asistată servo; diametrul de bracare: 11,1 m; Frâne: 4 discuri ventilate; 4 etriere BREMBO, din aliaj ușor cu 4 pistonase. Sistem electronic special ABS, de antiblocare PORSCHE-WEBCO. Pneuri: Denloc D 40 (Dunlop) de 235/40 VR 17 față și 255/40 VR 17 pe spate. Jante din aliaj de magneziu, cu 2 captori pe bază de presiune.

Dimensiuni (m) și greutate (kg): Lungime = 4,26; ampatament: 2,272; lățime = 1,84; Ecartament față/spate 1,504/1,550; înălțime- 1,28; greutate: 1450. Performanțe: 0-100 km/oră în 4",3; 0-200 km/oră în 14",8; viteza maximă: 310-350 km/oră; Preț 1.780.000 FF.

ACVAPLANING



Iată geneza acvaplaningului! Fenomenul se manifestă pe timp de ploaie torențială sau pe șoselele cu zăpadă abundentă care se topește. Fotografii respective sînt luate în două momente diferite: prima, cînd sculpturile pneului reușesc, încă, să evacueze apa peste care rulează; a doua, cînd volumul de apă devine superior celui pe care desenul pneului este susceptibil să absoarbă pelicula de apă pentru a o evacua înlături sau spre spate. În acel moment se formează un veritabil val înaintea pneului. Acvaplaningul apare în clipa cînd roata încetează de a mai fi în contact cu solul și autovehiculul este în pericol să nu poată fi controlat de către pilot. Practic, acesta din urmă este complet lipsit de ajutorul volanului pînă cînd pneul reia contactul cu solul. Fotografii au fost luate de aparate speciale, plasate în nișe, practicate în adîncul unei șosele, dotate cu ferestre.

Rally, campion al țării sale și cel mai tânăr campion de ralluri al Europei.

Sezoanele competiționale 1984 și 1985 aveau să-i confirme din nou valoarea: Miki se evidenție în Turul Corsicei (locul 2), în Raliul San Remo (locul 3), în Raliul Portugaliei (locul 2). În Portugalia pilotase atît de bine mașina, încît stîrnise admirația lui Walter Röhrl și Timo Salonen. Promovat apoi în formația oficială Lancia-Martini, primi un automobil Lancia Delta S4 cu care invinse în Argentina.

ale campionatului mondial și s-a clasat pe locurile 2 și 3 în Raliul Olympus și, respectiv, Turul Corsicei. Am spus că „1987 era să fie anul lui Biaslon”, deoarece talentatul pilot italian a pierdut titlul mondial „la mustață” în favoarea lui Juha Kankkunen.

A urmat anul consacrării definitive: 1988. Massimo Biaslon și mașina Lancia Delta Integrale cîștigară cursă după cursă, adjudecîndu-și aproape fără probleme cele două titluri mondiale, în întrecerea piloților și în aceea a



Continuă să se afirme și în alte întreceri, obligînd specialiștii și observatorii să-l declare „revelația” anului 1986, un an în care își încheie activitatea pe locul 5 în clasamentul campionatului mondial. Tiziano Siviero spuse reporterilor la sfîrșitul aceluia an: „Miki este un pilot complet, un excelent alergător și pe asfalt și pe macadam. El a distrus intrucîtva legenda invincibilității piloților din țările nordice, ridicîndu-se la nivelul acestora pe traseele lor de predilecție, adică pe traseele de plată sau de pămînt”.

Anul 1987 era să fie anul lui Biaslon: acomodat perfect cu noua mașină Lancia Delta HF 4 WD de grupa A, el a invins în trei etape

mărcilor. În pragul toamnei, cînd titlul mondial i se conturase, un reporter l-a întrebat pe Biaslon ce sentimente îl încearcă. Iar el a declarat: „Sînt un om fericit, care și-a văzut împlinite visurile din copilărie. La vîrsta de 30 de ani, am șase sezoane de ralluri în urma mea și nu mă simt obosit. Fac parte acum dintr-o foarte bună echipă, sub culorile căreia alerg și din pură plăcere și din satisfacție profesională. Ador rallurile și ambianța lor. După fiecare întrecere, cea mai mare bucurie pe care o încerc este aceea de a sta cîteva zile acasă, în Italia, la Bassano del Grappa, împreună cu soția mea Chantal, pasionată de schi și alergătoare de ralluri ca și mine.” (D.L.)

FRÎNE
NEÎNTREȚINUTE -

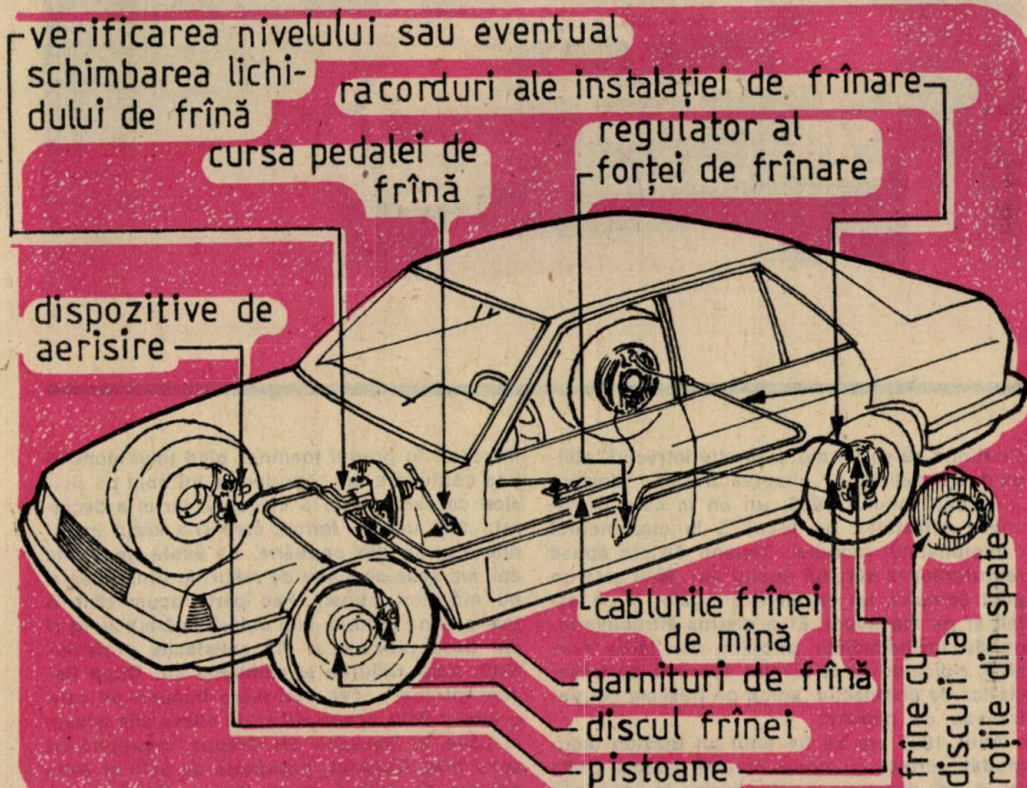
Pericol!

Un studiu al asociației vest-germane a controlului vehiculelor automobile privind defectele tehnice ale vehiculelor cu motor a demonstrat că întreținerea insuficientă sau necorectă a sistemului de frinare stă la originea unui număr important de accidente rutiere. Într-un singur an, remarcă studiul, 327.665 ac-

cidente, comportînd și victime omenești, și alte 1.511.847 accidente cu daune materiale, s-au produs pe șoselele Germaniei Federale. Dintre aceste vehicule, asociația citată a verificat 6700, 14% avînd defecte grave sau mai puțin grave la sistemul de frinare.

Examinarea minuțioasă a fiecărui caz a dus la concluzia că mai mult de jumătate din defectele descoperite pot fi imputate neglijenței automobilistilor care nu întrețin suficient frînele, iar în 8,6% din cazuri reparării incorecte făcute, în majoritatea cazurilor, de către automobilistii înșiși. Accidentele survenite ca urmare a acestor cauze puteau fi evitate dacă automobilistii acordau o atenție deosebită acestui agregat care stă pe primul plan al securității rutiere.

În acest context, studiul relevă că sistemul de frinare se compune îndeosebi din plese de uzură supuse la mari solicitări, datorită faptului că acțiunea de frinare transmite forțe enorme. Această putere ridicată a sistemului de frinare nu poate fi menținută pe distanță lungă decît dacă întreținerea și reparațiile necesare sînt efectuate la timp și de către specialiști. Unul dintre marii fabricanți de discuri de frînă dă cîteva sfaturi, pe care studiul res-



pectiv le socotește literă de lege a securității rutiere.

- Controlați periodic funcționarea tuturor pistoanelor și a celorlalte piese mobile ale cilindrului de frână din etrieri.

- Examinați unghiul de coroziune al discurilor de frână, reziduurile garniturii și striațiile. Grosimea discului nu are voie să se micșoreze mai mult de 1 mm față de cotă.

- Controlați și întrețineți cu mare grijă frinele cu discuri de la puntea spate, care sînt cele mai active atunci cînd condițiile meteorologice sînt proaste (forțe de frinare reduse). Puterea de frinare este în general repartizată 70% pe puntea față și doar 30% pe cea spate. Funcționarea frinelor cu disc ale osiei spate poate fi afectată negativ de influențele iernii.

- Controlați garniturile de frână pentru a verifica soliditatea materialelor de fricțiune și a lianților. Dacă este cazul, schimbați garniturile. Garniturile care nu mai conțin amiant sînt cele mai recomandate, pentru că menajează mediul înconjurător de poluare.

- Controlați funcționarea supapelor de aerisire și, în caz de nevoie, schimbați-le odată cu lichidul de frână.

- Controlați furtunurile și conductele de frână dacă nu sînt corodate.

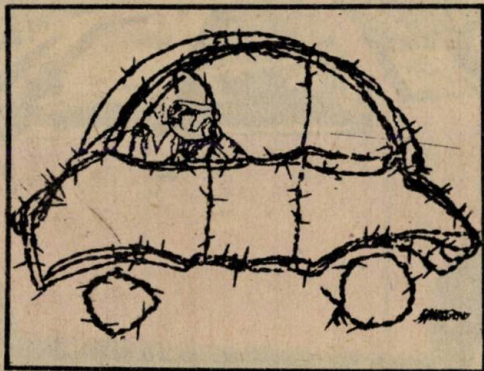
- Verificați nivelul lichidului de frână, etanșitatea și starea capacelor protectoare.

- Controlați funcționarea regulatorului de forță de frinare (care trebuie pus la punct numai după prescripțiile fabricantului) și, dacă este cazul, eliminați începuturile de coroziune asupra elementelor de comandă ale regulatorilor.

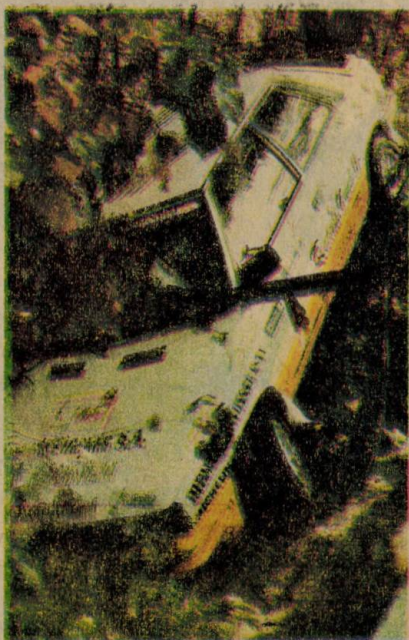
- Verificați cursa pedalei de frână.

- Controlați etanșitatea cilindrului principal în tandem și a clapetelor antiretur a servofrinelor.

- Schimbați, periodic, lichidul de frână, în principiu după un an, deoarece după această perioadă el absoarbe apă, nemaioferind securitatea frînării la temperaturi înalte (formarea de bule de vapor).



MOZAIC

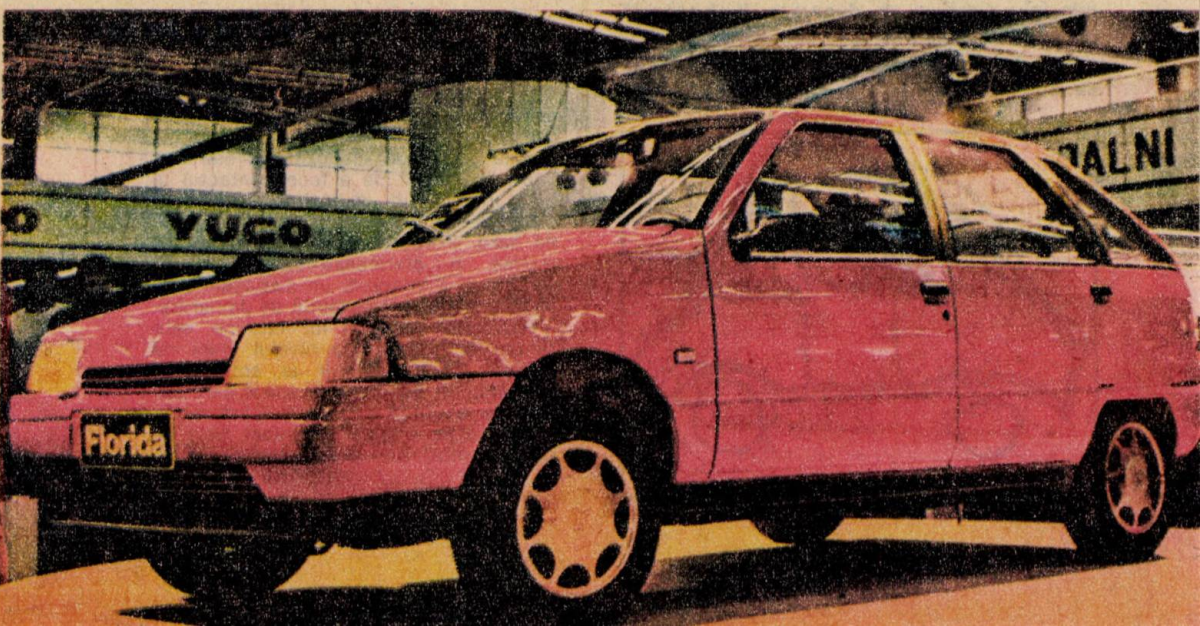


● „Intrare” sau „ieșire” în decor?! O situație mai puțin plăcută pentru pilotul respectiv...

FIRUL CARE... FILEAZĂ

Antifurturile — domeniu în aria căruia inventurilor le este deschis un drum fructuos. Un parizian, mare specialist în „inovații tehnice aplicate”, a pus la punct un dispozitiv în stare să împiedice hoțul de a face contactul la autoturism prin mijlocirea unor fire electrice legate în prealabil la tabloul de bord. Pornind de la constatarea că alarma... nu alarmează multă lume, inventatorul a imaginat un dispozitiv care să facă inoperant sistemul de demarare.

Rezultatul gândirii lui tehnice este simplu și probant: la nivelul cheii de contact, firul obișnuit al antifurtului este înlocuit printr-un fir spiral care suportă o anumită extindere. Cînd intrusul întoarce cheia în contact firul se rupe și motorul nu pornește.



SAAB — 9000

Noua limuzină este dotată cu motorul SAAB turboalimentat și dotat cu patru supape pe cilindru, cu sistem de răcire a aerului aspirat (intercooler) și sistem electronic de supraveghere a presiunii de alimentare. Puterea furnizată este de 175 C.P. (160 C.P. în cazul echipării cu catalizator). Cuplul maxim 27,3 kgfm la 3000 rot/min sau 25,5 kgfm la 3300 rot/min (în varianta cu catalizator). Cutia de viteze poate fi, după opțiune, mecanică sau automată. Viteza maximă, între 210 și 228 km/h. Accelerația de la 0 la 100 km/h în 8,3 secunde, sau 8,9 secunde în varianta cu catalizator.

SUZUKI RS-3

Autoturism de sport cu motorul amplasat central în fața punții spate. Lungimea 3780 mm și lățimea 1680 mm îl plasează în clasa „compactă”. Motorul cu patru cilindri în linie de 1300 cmc, prevăzut cu patru supape pe cilindru. Cutie de viteze cu șase trepte de mers înainte, tracțiune pe roțile din spate. Puterea maximă 99 CP la 7200 rot/min. Viteza maximă 200 km/h. Accelerația de la 0 la 100 km/h în 9,0 secunde.

YUGO FLORIDA

La salonul auto de la Belgrad, din 1988, a fost prezentat, în premieră, modelul Yugo Florida produs de binecunoscuta fabrică de autoturisme din Iugoslavia Zastava. Noul model este destinat pieței nord-americane și este disponibil în două variante de motorizare: 1372 cmc (Florida 1.4) și 1580 cmc (Florida 1.6). În viitorul apropiat, autoturismul va fi echipat și cu un motor de 1700 cmc. Cele două motoare existente furnizează puterea de 51,8 kW (70,5 CP) și respectiv 61,8 kW (84 CP). Ambele motoare ating puterea maximă la turația de 6000 rot/min. Viteza maximă pe care o realizează autoturismul Florida 1.4 este de 160 km/h, iar în varianta 1.6 este de 170 km/h.

În mod corespunzător, timpul de accelerare de la 0 la 100 km/h este de 13 și respectiv 12 secunde. Consumul de combustibil dat de constructor este următorul: la 90 km/h — 5,2 și 5,0 l/100 km, la 120 km/h — 7,1 și 6,9 l/100 km, iar în ciclu urban — 8,5 și 8,9 l/100 km.



„DON PEDRO” CONTINUĂ CURSA

De aproape 10 ani numele alergătorului Petre Cojocaru figurează pe mai toate listele de concurenți fie că este vorba de rallyuri, circuite de viteză sau curse de coastă. Cum este și firesc, nu totdeauna și-a văzut strădaniile încununare de succese, dar „Don Pedro”, cum obișnuiesc prietenii să-l spună, nu a renunțat la luptă, procedind de fiecare dată ca un adevărat sportiv.

Viața de alergător de curse nu este deloc ușoară sau lipsită de neprevăzut, care în limbaj laic se numește pericol, dar tocmai acest fapt îl pasionează pe „Don Pedro”, căci aici, mai mult ca în oricare alt sport, se împletesc indisolubil: rațiunea, ochiul, inima și spontaneitatea, cu forța cailor putere stăpinită în ultimă instanță de trei pedale și un volan. Mașina se conduce cu capul, se dirijează cu mâinile, dar se simte cu șezutul. Acest adevăr, pentru un neavizat, pare un paradox, dar orice alergător cunoaște realitatea.

Cu toate că de mic pașii i-au fost călăuziți de tatăl său spre automobil, niciodată nu a crezut că se va dedica cu toată ființa acestei pasiuni. O intimplare l-a propulsat spre cursele automobilistice. Odată descoperită vocația, nimic nu l-a mai putut opri.

Așa cum omul gospodar își face vara sanie, Petre Cojocaru își pregătește iarna mașina. Adică își face motorul, asistând cit e ziuica de mare pe cei doi prieteni ai săi, mecanicii Cristian Hodorog și Ionel Vilcea, căci un motor bine pus la punct trebuie să răspundă la comenzi în orice moment. Înaintea fiecărei întreceri își „face” mașina, ceea ce în limbaj profesionist înseamnă controlul ultimului șurub. Este o idee fixă? Este un capriciu? Nu, ne răspunde Petre Cojocaru, căci această grijă a mea a făcut ca de-a lungul anilor să nu prea am abandonuri tehnice. Cu zimbetul său caracteristic de copil nevinovat, Petre Cojocaru spune glumind că lui cînd e să i se întimplă ceva nu se incurcă. Odată a intrat într-un parapet, altă dată s-a dat peste cap de cîteva ori, accidente oarecum normale în viața unui alergător. Dar așa cum un sportiv știe să cadă, tot așa și un

alergător de curse trebuie să știe cum să se răstoarne. În acele secunde de maximă încordare trebuie să-ți păstrezi calmul pentru că instinctul de conservare reacționează ca un computer.

La început a alergat pe o mașină Dacia, proprietate personală. Sigur că l-a fost greu, căci altele sînt posibilitățile unui club și altele ale unui simplu alergător. Astăzi face parte din echipa „Oltcit” și de-a lungul anilor a obținut două titluri de campion republican la viteză pe circuit și viteză în coastă și trei titluri de vicecampion.

Petre Cojocaru, fire veselă prin definiție, lasă impresia că pentru el concursurile par o joacă. De fapt este o falsă impresie. Și dacă își permite unele glume înainte de concurs, odată plecat din start devine de o seriozitate impresionantă. Totul capătă alte dimensiuni. Este atent la aparatele de bord, ascultă cum merge motorul, urmărește șoseaua, intuiește cum răspunde la comenzile mașina celui din față și de foarte multe ori, într-o fracțiune de secundă, își dă seama de felul cum funcționează motorul concurentului pe care l-a depășit, își urmărește planul tactic și, dacă este cazul, îl modifică pe al său. Într-o cursă schimbă de mil de ori vitezele, dar acest lucru nu îl obosește căci, spune el rîzînd, îmi mențin condiția fizică.

La ora actuală îl are coechipier pe Eugen Pop, cu care se înțelege extraordinar. Cu un copilot relațiile trebuie să fie mai mult decît perfecte. Cea mai mică neînțelegere poate însemna, în ultimă instanță, viața.

Petre Cojocaru are 40 de ani și o familie temeinic înche-gată. Soția sa, medic stomatolog, îi cere să renunțe la curse, Monica, fetița lor, spune că mama, dar este foarte mîndră cînd tătîcul ei se întoarce glorios. Iar el, Petre Cojocaru, dă exemple: dacă Iancovici, la 54 de ani, și Hirschvogel, la 56 de ani, nu și-au anunțat încă retragerea de ce aș face-o eu la 40, acum cînd am atîta experiență, cînd mă simt bine și am siguranța că sînt capabil de rezultate bune? Și pentru a ne demonstra că este conștient de sportul pe care-l practică, de cîte ori ne vedem conchide cu un proverb cunoscut, pe care-l modifică puțin: drumul unei curse seamănă cu tălșul unei lame: de o parte prăpastia, de cealaltă tot prăpastia. Între ele, calea vieții.

Dan BÎRLĂDEANU



IRMSCHER OPEL CARAVAN

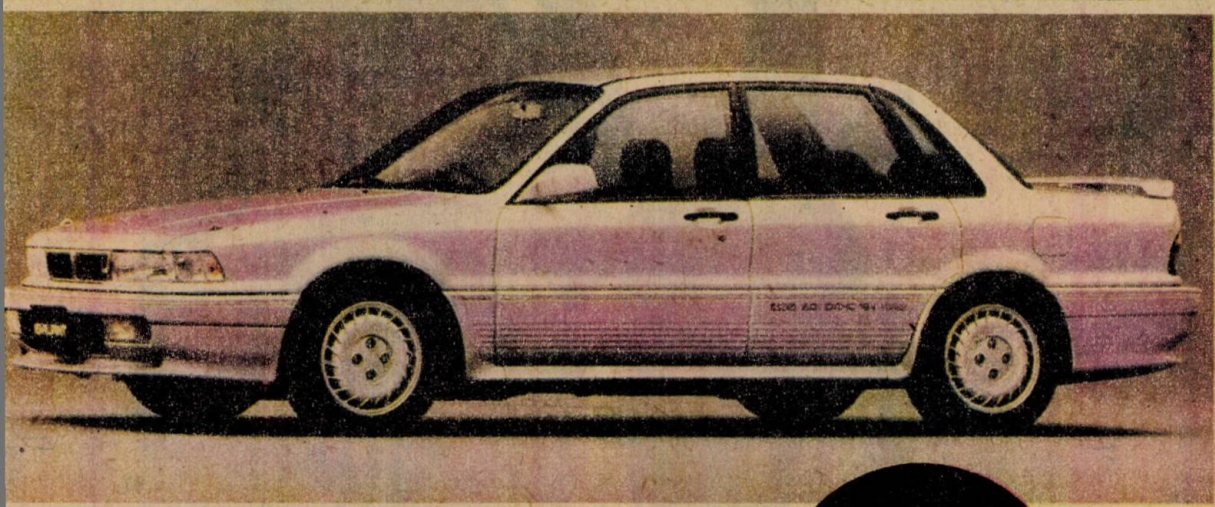
Autoturism născut prin prepararea în atelierele firmei vest-germane Irmischer a modelului Opel Omega Caravan. Motorul cu șase cilindri în linie, amplasat longitudinal în față. Tracțiunea pe roțile din spate. Capacitatea cilindrică 2969 cmc. Alezaj x cursă 95 x 69,8 mm. Puterea maximă 177 C.P. la 5000 rot/min. Cuplul maxim 26 kgfm la 3000 rot/min. Dimensiunea pneurilor 225/50 VR 16, tip Pirelli. Cutie de viteze mecanică cu cinci trepte. Viteza maximă 208 km/h. Accelerație de la 0 la 100 km/h în 7,9 secunde.

MITSUBISHI GALANT

Sub aceeași denumire se ascunde un autoturism cu totul nou destinat performanțelor înalte și dotat cu cele mai noi soluții tehnice din domeniul auto: controlul electronic al suspensiei, tracțiune integrală permanentă cu diferențial interaxial cu viscoplaj, patru supape pe cilindru comandate prin două axe cu came, arbore suplimentar de echilibrare și eliminare a vibrațiilor, direcție pe toate cele patru roți, servosistem de direcție controlat electronic și sistem de antiblocare a frinelor ABS. Motorul are patru cilindri în linie, 16 supape și o capacitate cilindrică de 1889 cmc. Alimentarea se face prin sistem de injecție controlat electronic și turbocompresor plus răcitor (intercooler) pentru aerul introdus în cilindri. Puterea maximă 203 C.P. la 6000 rot/min. Cuplul maxim 30 kgfm la 3000 rot/min. Viteza maximă 223 km/h. Accelerație de la 0 la 100 km/h în 6,9 secunde.

MG — MONTEGO TURBO

Motor cu patru cilindri în linie, amplasat transversal în față. Capacitatea cilindrică 1994 cmc. Alezaj x cursă 84,5 x 89,0 mm. Puterea maximă 150 C.P. la 5100 rot/min. Cuplul maxim 23 kgfm la 3500 rot/min. Distribuția cu un singur ax cu came deasupra chiulaselor. Raport de compresie 8,5:1. Tracțiune pe roțile din față, cutie de viteze mecanică cu 5 trepte. Pneuri 195/65 VR 14. Viteza maximă 207 km/h. Accelerație de la 0 la 100 km/h în 7,8 secunde.



TURISM

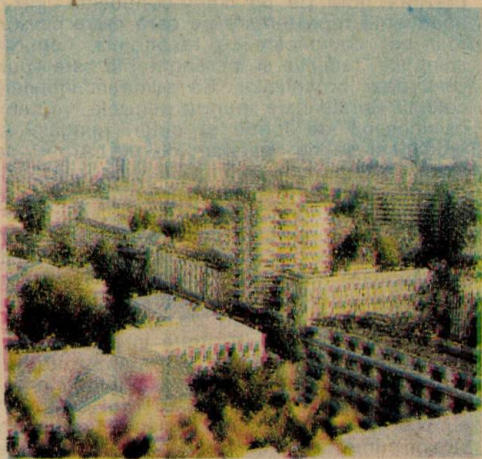
IASI

UN ORAȘ AL TIMPULUI NOU



„Printre zidurile sale — spunea Nicolae Iorga despre Iași — sălășluiesc comori de artă și istorie națională pe care nici o altă urbe a României nu le posedă cu atita îmbelșugare”. Nimic mai adevărat și mai mișcător. Dar ca oraș în sine, în afara acelor „mari amintiri”, Iașul n-avea prea multe virtuți urbanistice. Case pricăjite, roase de timp, grădini pitorești, străzi întortocheate și în pantă compuneau o așezare modestă. Marele prozator Mihail Sadoveanu (legat și el de **dulce tirgul leșilor** cum îl numea) deplîngea soarta urbei de după primul

război mondial: „Soarta acestui oraș unic, care a dat poporului atîtea valori intelectuale și artistice, a fost să cadă pradă războiului”. Mai tîrziu, prin anii '50 Sadoveanu scria: „Nu știu dacă orașul scufundat va ieși la suprafață în lumina lui de odinioară; totuși, prin dragostea ce-i arătăm va rămîne tot al sufletului nostru. Va fi un Iași al timpului nou și al democrației, care îl ridică la viață din umbra morții”. Dorința marelui prozator s-a împlinit. El n-a mai apucat să vadă orașul înălțîndu-se spectaculos, mărindu-se, cuprinzînd grijuliu între vi-



guroasele-i brațe moderne prezențele trecutului de faimă voievodală și culturală. Așa s-a întâmpat însă; și un alt mare cărturar, George Calinescu, care a asistat la începuturile „reînvierii” Iașului, nota în deceniul al 7-lea: „Iașul a suferit în ultima vreme prefaceri în bine, uimitoare. Oricît m-ar atrage pitorescul, admit că acesta este drumul adevărat, indicat de imperativul progresului și că mîine cele cîteva puncte cardinale istorice se vor desprinde mai bine dintr-un Iași modern, industrial și cultural, sistematizat fără rupere cu trecutul”.

„Imperativul progresului” este prezent pretutindeni. ...Cine vine azi în Iași, văzîndu-i de departe structurile urbane cantonate între șapte coline ca la Cetatea Eternă, înțelege noul în cele mai frumoase expresii arhitecturale. Acest oraș, care se numără în ierarhia centrelor industriale de primă mărime ale țării are o personalitate aparte, care derivă în primul rînd din armonioasa îmbrățișare a trecutului cu prezentul. Arhitecții au urmărit permanent această îmbinare, cu obstinție parcă, pentru sublinierea valorilor vechi și noi. N-a fost sacrificat nimic din ceea ce prezenta **Istoria**. Au fost „clasate” doar cartierele ce reprezentau **arhivă inutilă** și transformate în locuri cu bulevarde moderne flancate de edificii impunătoare, în mari cartiere de locuințe cu confort și funcționalități moderne. Căi largi de circulație leagă diversele părți de oraș pe care automobilistul le poate parcurge cu plăcere, oprindu-se acolo unde istoria sau noile înfățișări îl cheamă cu expresia lor. Mahalalele au dispărut, o singură casă, cea a marelui povestitor Ion Creangă, „Bojdeuca”, azi muzeu, a mai rămas în fosta mahala a Țicăului, acum o mare zonă rezidențială.

În plin centrul orașului imaginile sînt sugesive pentru „timpurile Iașului”. În preajma ruinelor fostei Curți Domnești se înalță Casa Dosoftei, unde a funcționat una din primele tiparnițe din Moldova. Deoparte, la marginea terasei unui deal, își desfășoară volumele impunătoare Palatul Culturii, edificiu de la începutul secolului nostru (1907), un muzeu adăpostind veritabile comori în somptuoasele-i in-

terioare. De cealaltă parte se naște noul palat politico-administrativ, magazinul universal „Moldova” și hotelul cu același nume care flanchează capătul unui nou bulevard. Tot în apropiere se află Casa culturii, științei și tehnicii pentru tineret (un mare complex cu hotel, sală de spectacole și manifestări științifice), precum și teatrul „Luceafărul” pentru copii și tineret, cel mai tînăr vîlstar al vechii și prestigioasei mișcări teatrale ieșene pe care doritorul o regăsește în muzeul Teatrului Național „Vasile Alecsandri”, acasă la „părintele” Chiriței și la primul ei mare interpret — Matei Millo. Pe un spațiu restrîns poți face o istorie prin stiluri arhitecturale, prin înșiruirea unor bogate monumente evocatoare așezate pe strada ce leagă Palatul Culturii de Piața Unirii. Ține de virtutea Iașului această „ogîndă în timp”.

Orașul „din basme cu conture iluzorii” cum îl vedea poetul George Topîrceanu, cu turle de biserică și cupole pierdute la răsărit și în amurg în aburii bogatei vegetații, stă azi mai falnic ca niciodată. Conturile-i precise compun cea mai frumoasă epocă pe care orașul o trăiește în lunga sa existență, de cînd, în secolul al doilea al erei noastre, geograful Claudiu Ptolemeu îl numea, într-o scriere, Petrodava. Și Iașul păstrează statuile și busturile celor care l-au făcut să fie. Îi veți recunoaște pe toți, cu emoție, de la Dosoftei și Ștefan cel Mare la Eminescu.

Ceasul din donjonul central al Palatului Culturii bate orele în sunetele **Horei Unirii**. Și melodia se înalță cu ample rezonanțe în suflute, aici în cetatea care a participat trup și suflet la cele trei Uniri ale românilor, cetate plină de fierbinți idealuri patriotice. Și în acest an în care celebrăm un secol de la moartea „Luceafărului poeziei românești” cel ce trece prin Iași trebuie să adaste cu evlavie sub umbra Teiului bădiei Mihai, monument viu ale cărui flori vor fi „troienit” generații de iubiri tinere înfiorate de amintirea versurilor eminesciene. De pe colina Copoului, de la complexul mănăstirii Golia se deschid ochilor fîgașe în timp. Le marchează clădirea Universității, a Teatrului Național, bijuteria sculpturală ce îmbracă monumentul Trei Ierarhi, zveltețea și cupolele mitropoliei. Biblioteca centrală uni-



versitară și cite altele. Lor li se alătură, în deplină armonie, casele noi ale Iașului, marile edificii universitare noi, clădirile social-culturale, industriile ce compun la margini vaste alcătuiri de oțel, beton și sticlă.

Iașul aducerii aminte stă viu în cel al timpului nostru, nu numai ca o mărturie pentru ceea ce am construit, ci și ca o parte integrantă a existenței orașului.

Grădina Botanică din Iași e cea mai veche și în același timp cea mai nouă din țară. Cea mai veche, pentru că la înființarea ei (1856) era prima grădină botanică din România, cea mai nouă pentru că (în actuala formă și în actualul loc) datează din 1964.

Pe o întindere de peste 100 de hectare, prin efortul unui larg colectiv științific și cu generosul sprijin al statului în anul 1975 pe dealul Copoului se-ntindea o „grădină de vis” — loc de cercetare științifică, de studiu didactic, parc dendrologic și recreativ, un enorm verde al orașului. Extinderile continuă încă până la împlinirea a 150 de hectare, am putea zice în chiar inima orașului.

Acest teritoriu cu pantă blinde și platforme, ușor denivelat, oferă un peisaj de eden. O rețea hidrografică „proprie” se insinuează prin el (riuri, piriuri, izvoare de coastă) pe cursul cărora au fost amenajate, prin îndiguire, medii ecologice acvatice, ba chiar și o mini-delta.

Senzația de uimire pe care o produce vizitatorului grupul de sere moderne în care domină luxurianța plantelor tropicale sau ciudățeniile de „arici vegetali” ale enormei colecții de cactuși e completată de una de calm și relaxare pe care întreaga grădină i-o oferă.

Grădina Botanică din Iași este un ierbar viu, cu miresme îmbătătoare, cu spații în amfiteatru unde plantele vorbesc parcă de o istorie a lumii vegetale. Flora și vegetația României se întinde pe 25 de hectare, acoperind — cum e și firesc — cea mai mare suprafață. Restul re-

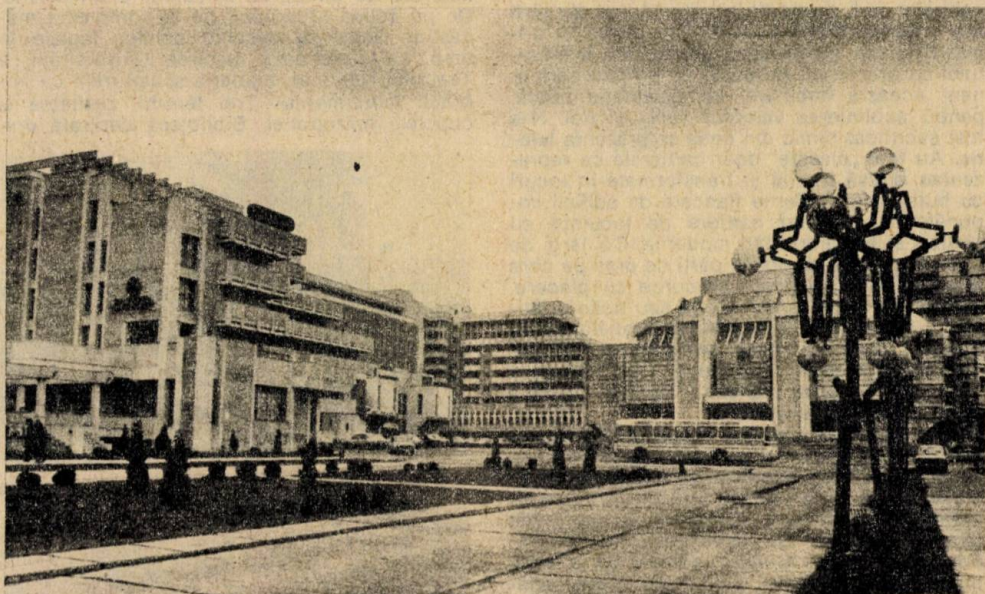
prezintă floră de pe cinci continente, într-o abundență reprezentare pe care n-are nici un rost s-o complicăm cu taxonomia, numirile științifice, familiile și încrengăturile care spun ceva doar botaniștilor. Să admirăm întinsele colecții florale care inundă peluzele, veritabil caleidoscop de forme și culori, gingașii și arome, și să ne desfătăm cu ele. Arbori de plută, castani comestibili, Sequoia, smochini și numeroase alte specii rare compun un bogat sector dendrologic.

Greu de cuprins diversitatea acestei lumi vegetale căreia i se adaugă un muzeu cu 2000 de exponate (Iașul are în total 20 de muzee), un herbar cu 40.000 de eşantioane, o bibliotecă cu 8.000 de titluri de specialitate.

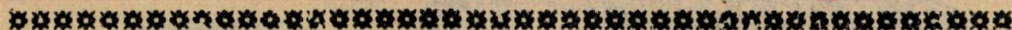
Nume mari, de mult intrate în enciclopedii, aureolează oricare loc în care ți-ai purta pașii prin Iași făcându-te să simți că aici literale, artele și știința românească au avut și au un templu. Nu numai pentru români, ci și pentru străini nume ca Miron Costin, Dosoftei, Vasile Alecsandri, Matei Millo, Mihai Eminescu, Ion Creangă, George Enescu, Mihail Sadoveanu, Petru Poni, Ștefan Procopiu, A.D. Xenopol, Nicolae Iorga, C.I. Parhon, Nicolae Teclu, Titu Maiorescu, George Topirceanu și multe, multe altele compun o geografie spirituală ieșită din comun.

„Iașul modern, industrial și cultural, sistematizat fără rupere cu trecutul” — repetind aserțiunea lui George Calinescu — este azi unul din cele mai mari și frumoase orașe românești. O excursie la Iași, un popas la Iași echivalează cu un drum prin istorie. Iar cel care-l face, îl înțelege și se pătrunde în sine de ceea ce vede, învață să-și iubească și mai mult neamul, știind din propriul prezent, ca într-un vers al marelui Eminescu, că „viitorul și trecutul sint a filei două fețe”.

Dorin IANCU



POVESTE DE DEMULT



La 20 mai 1905, un bărbat, total necunoscut, la volanul unui Fiat de 90 CP, câștiga o cursă importantă americană pe autodromul Morris Park, din statul New York. Era vorba de Louis Chevrolet, născut la 25 decembrie 1878. Lucrează ca mecanic de biciclete, concurează la curse cu vehiculul respectiv și câștigă 28 premii înțit. Se îndrăgostește de motocicletele și, ulterior, de automobile. Domiciliile se schimbă în decursul vieții: Paris-Ottawa-New

York. Se dovedește un mecanic abil și un constructor talentat. Grație acestor calități, pregătește mașina cu care concurează și câștigă multe premii.

Louis Chevrolet este însă remarcat de C. Durant, fondatorul firmei General Motors, care îl angajează ca pilot de curse și constructor. Pe mașini Buick, preparate împreună cu fratele său Arthur, aduce victorii echipei firmei. Propunerea de a construi un nou autoturism este acceptată și astfel apare un nou model dotat cu motor de 4 și 6 cilindri.

În 1911 Louis Chevrolet pune bazele propriei întreprinderi, care, în asociație cu altele, începe producția unui mic autoturism economic, echipat cu motor în patru ci-

lindri. Numele Chevrolet se impune pe piața americană și mondială, deși în 1918, ca urmare a unei dispute profesionale cu Durant (un motor cu supape în cap) vinde pachetul de acțiuni și se întoarce la cursele de automobile. După 15 ani revine la General Motors, dar nu mai ocupă un post important. La 6 iunie 1941 decedează la Detroit, în vîrstă de 62 de ani.

Firma Chevrolet Company continuă să ființeze și, în 1918, General Motors, asigurându-și majoritatea acțiunilor, o trece sub direcția ei. În 1919, după primul război mondial, o comisie de stat recomandă lichidarea firmei Chevrolet, cu motivarea că „nu mai poate fi concurentă în domeniul automobilului”. Abia în 1927, grupul este reorganizat, devenind cel mai mare producător de automobile din lume, cu o producție anuală de peste un milion unități. În 1953, firma Chevrolet prezintă primul autoturism american de serie, avînd caroseria fabricată din materiale plastice: Chevrolet Corvette.

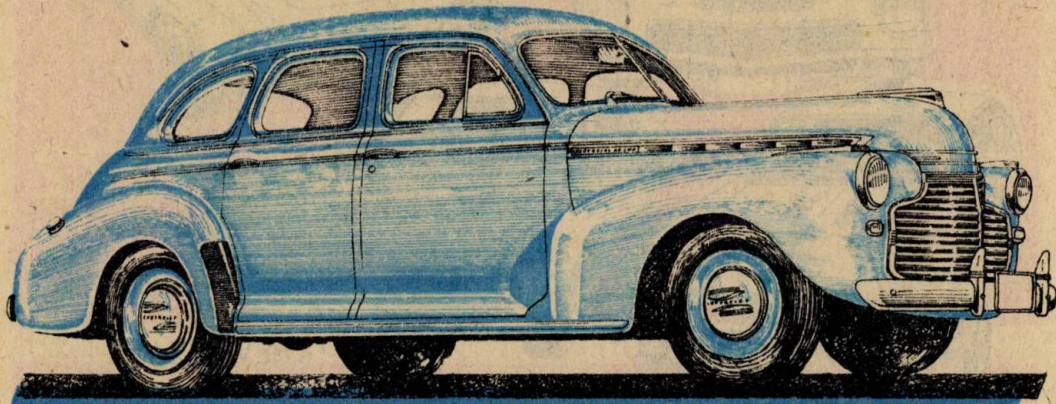
AMINTIRI

În 1966, la douăzecișicinci de ani de la moartea lui Louis Chevrolet, moare și soția acestuia, Suzanne Chevrolet, în vîrstă de 77 de ani. Cu pu-

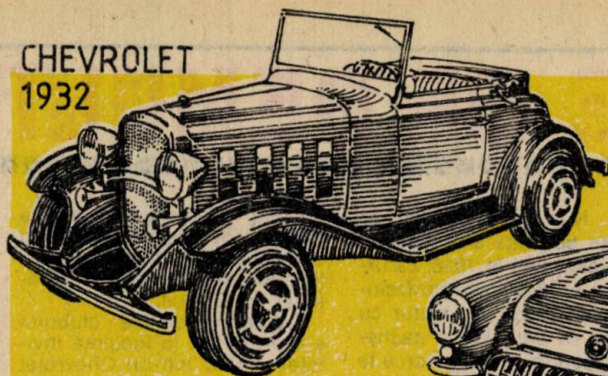
țin timp înainte fusese aleasă membră de onoare a Clubului Chevrolet. Ceremonia alegerii în această funcție s-a desfășurat la Detroit.

...Vicepreședintele clubului s-a prezentat la locuința invitatei, rînd într-un Chevrolet model 1918. La întrebarea dacă vrea să conducă ea însăși mașina, Suzanne Chevrolet a răspuns: „Nu, mersi, o să iau doar loc, mi-e suficient. Soțul meu m-a învățat să conduc într-o epocă cînd femeile aveau încă teamă de automobil. Am fost aici, în Detroit, prima femeie care a condus singură un autoturism. Îmi amintesc cum bărbatîi se adunau în jurul meu, cînd mă vedeau oprind autoturismul”. Apoi, suspînînd: „Ah! Ce amintiri tresar în mine cînd văd această mașină. În momentul construcției ei, soțul meu nu mai era demult în întreprindere! Dar astăzi prefer autoturismele moderne, care sînt atît de ușor de condus. Iată — și arată un supermodel Ford — acesta da, autoturism!”.

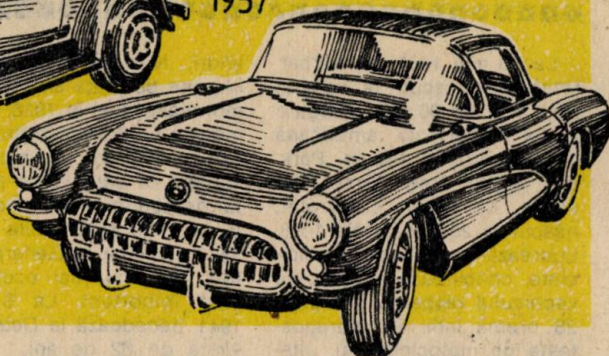
...În vîrstă de 16 ani, Suzanne Treyvoux, sosea de la Paris la New York. Era sfîrșitul anului 1904. Puțin mai tîrziu, ea făcea cunoștință cu un tînar elvețian, emigrat tot de la Paris, care se numea Louis Chevrolet. „Era în iarna 1905/1906. Părinții mei locuiau în New York. Mama mea lucra într-un magazin, unde eu mergeam adesea să o iau acasă. Într-o zi, am vă-



CHEVROLET
1932



CHEVROLET "CORVETTE"
1957



zut rulind în trombă, spre mine, un tânăr la volanul unui autoturism franțuzesc. L-am urmărit cu ochii, mai mult autoturismul, din cauza mărcii, decât pe cel de la volan. Poate că privirea a fost lungă, marcantă, pentru că tânărul a oprit în spatele meu. Ne-am cunoscut și nu mult timp după aceea ne-am căsătorit. Am devenit doamna Louis Chevrolet. Chevrolet! Fiul unui ceasornicar elvețian: fiecare ceas care intra în mînile lui era examinat și reparat. N-am avut nici o grijă de ceasuri, nici eu, nici prietenii... Reveniți din volajul de nuntă, Louis a participat la o cursă pe care a câștigat-o, realizînd

viteza, senzațională pe vremea aceea, de 110 km/h. Niciodată nu l-am împiedicat să concureze, cu toate clipele grele, cumplite, pe care le petreceam în tribune cînd se anunța că un pilot sau altul a avut accident... Cîndva, am calculat, cu Louis, că el a petrecut trei din cei cincisprezece ani de curse pe patul spitalului, vindecîndu-și rănilile... Louis a construit două autoturisme în 1911, între care unul mic — „Cornelian”, și unul puternic „Fontenac”. În 1920, unul din frații lui, Gaston, a murit în curse. Atunci Louis a încetat să mai concureze...

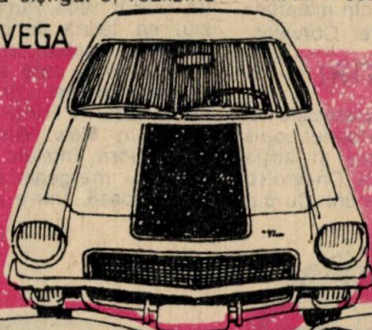
...Am fost foarte fericită,

deși îmi făcea rău „spectacolul” celor șapte splendide mașini de curse din garajul nostru. Cine să le mai piloteze?

În 1933, Louis a reintrat la General Motors, dar la un an a avut un atac cerebral. Refăcut, a strîns toate desenele și planurile de motoare, de avioane și de mașini de vis pe care le concepușe și le-a trimis sorei sale la New Jersey, pentru conservare. Un incendiu izbucnit din senin a distrus locuința acesteia și, tot ce a ilustrat gîndirea lui Louis, s-a transformat în cenușă. În 1941 a murit și el”

Octavian NICULESCU

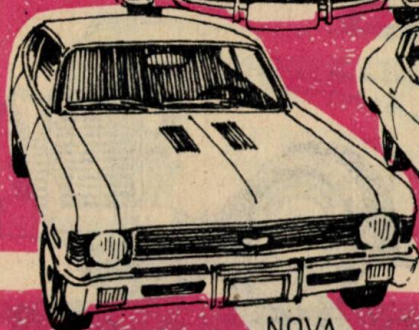
VEGA



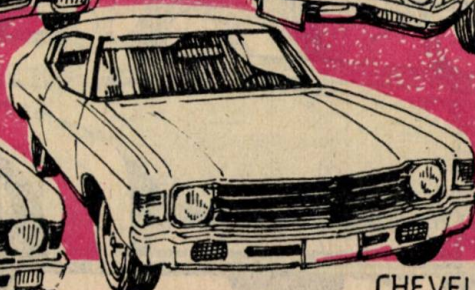
CAMARO



1972



NOVA

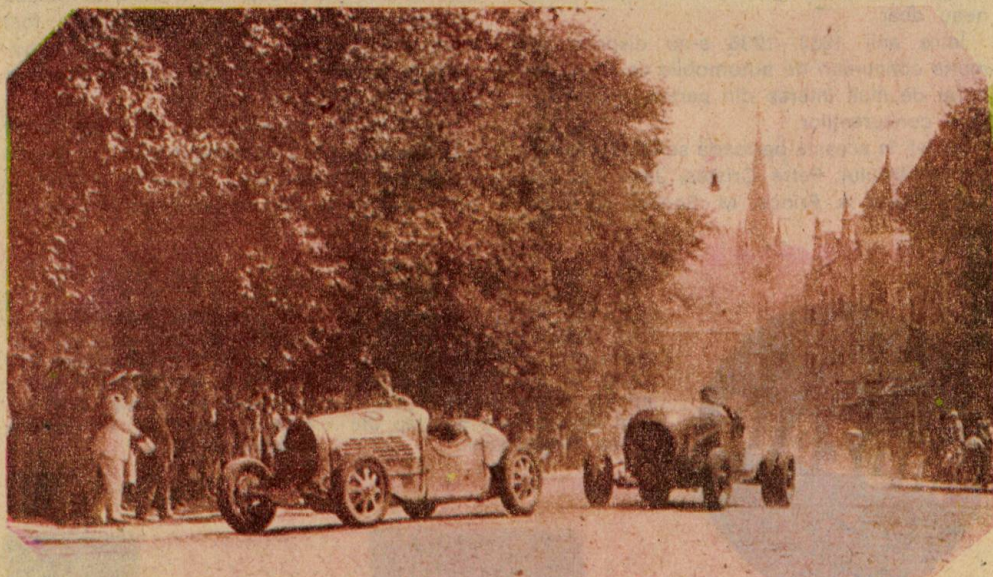


CHEVELLE

GAZETA TRANSILVANIEI



DESPRE ÎNCEPUTURILE AUTOMOBILISMULUI ÎN ROMÂNIA



În 1988, în județul Brașov, s-a sărbătorit 150 de ani de la apariția „Gazetei Transilvaniei”. Acest eveniment ne-a determinat să spicuiim câteva aspecte mai importante privind modul cum a evoluat automobilismul și care a fost reacția opiniei publice față de acest fenomen.

Astfel, în „Gazeta Transilvaniei” din 6 (19) octombrie 1904, sub titlul „Automobilismul în România” se consemnează:

„Sunt vreo cinci-șase ani de când în străinătate automobilismul a devenit un fel de pasiune și de când e atât de răspândit, devenind o primejdie tot mai mare. Nu e zi să nu fie vreun

accident grav, sau mortal, cauzat fie din imprudență, de prea mare iuțeală, sau prin un simplu defect al mașinei.

Rezultatul e același; multe vieți sacrificate și familii nenorocite. Și țara noastră a imitat pe cele occidentale. Acum în București întâlnești neconținut automobile și pînă și pe drumurile cele mai îndepărtate ale Moldovei, dai peste un auto, care este obiectul mirării populațiilor rurale! La noi, din fericire, automobila n-a făcut nici o victimă deși vara trecută s-a întîmplat un accident, care putea să aibă consecințe serioase. Nu împărtășim părerea celor ce critică introducerea automobilei în România,

decît că e un fel de snobism din partea noastră și nimic alta! Am putea merge departe, dacă ne-am pune în cap, să nu mai imităm streinătatea! Dacă am fi avut aceste idei, n-am fi ce suntem! Să nu imităm răul, dar de ce să nu introducem progresele civilizației?

În privința automobilei, o privim ca o primejdie dacă iuțea mersului e exagerată, însă acest mod de locomoțiune e practic, e repede, deși costisitor și poate fi întrebuințat de armată, de poștă în orașe în loc de omnibuse și tramvai ca la Edinburg în Scoția.

Românul e prudent și avem, o dovadă că pînă acum nu s-au întîmplat la noi nenorociri ca'n alte țări. Ceea ce e un pericol, o nebulie chiar, e iuțea exagerată, altfel nu e nimic de zis contra automobilei care aduce în anumite cazuri adevărate servicii".

...Ca pretutindeni și în România sportul auto s-a bucurat de multă prețuire din partea celor care i-au gustat bucuria izbinzii și necazul înfrîngerii, ca și din partea celor care îl susțineau doar.

Între anii 1932—1936 s-au disputat mai multe concursuri de automobile care s-au bucurat de mult interes din partea oficialităților și a concurenților.

Astfel, în această perioadă se impun așii automobilismului: Petre Cristea, Jean Calcianu, frații Ghica, A. Frincu, M. Sontag, A. Budiș-



teanu, L. Fabing, I. Zamfirescu, Al. Berlescu etc.

Inaugurat în anul 1935, circuitul de viteză dotat cu Marele Premiul al orașului Brașov a fost de la început și a rămas pînă în 1951 (exceptînd perioada 1940—1947, cînd, din cauza războiului, activitatea automobilistică a fost întreruptă) cea mai completă, mai spectaculoasă și mai bine organizată cursă de viteză în circuit din România.

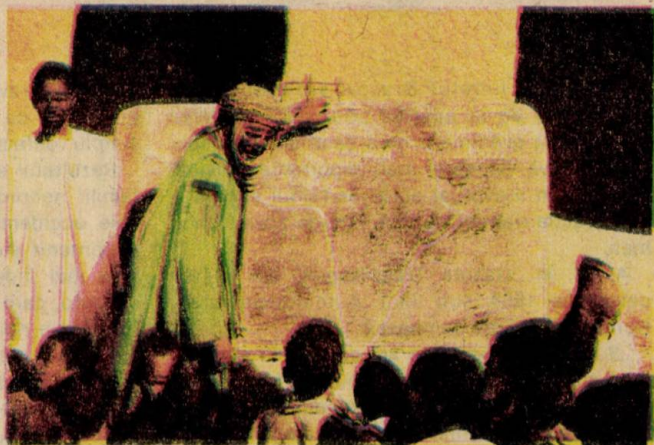
Instituită din inițiativa ing. V. Closs, șeful grupării sportive a Automobil Clubului Regional Brașov, sprijinit de J. Calcianu, P. Carp și de la o ediție la alta, de participări tot mai nu-



gului de Afară (Calea Moșilor), Podul Calicilor (Calea Rahovei) și Podul Șerban Vodă. În 1873 s-a inaugurat epoca modernizării rutiere, prin asfaltarea a 500 mp din Calea Mogoșoaiei.

• Activitate „sportivă” la o școală primară dintr-un sat înscris pe traseul raliului Paris-Dakar! Învățătorul îi familiarizează pe micuții elevi cu ruta pe care se desfășoară celebrul raliu.

• În București, primele pavaje moderne, realizate cu piatră de râu, s-au făcut la 24 iunie 1824, pe două porțiuni experimentale de la Podul Tîrgului din Afară (Calea Moșilor) și pe Podul Mogoșoaiei. Încurajați de reușită, constructorii și-au luat obligația în fața domnitorului Grigore Dimitrie Ghica de a-și asuma realizarea pavării celor patru „magistrale” ale Bucureștiului de atunci: Podul Mogoșoaiei (Calea Victoriei), Podul Tîr-





Un aspect din anii '70 la reeditarea Marelui Premiu al Braşovului.

meroase şi mai valoroase, culminând cu ediţia din 1938, la startul competiţiei au fost prezenţi şi cîţiva alergători de renume european, ce au concurat pe maşini speciale, pregătite de uzine: Reichenwallner (Fiat), Haeberle (Hano-mag), Fritz von Hanstein (Adler Triumph) ş.a.

Circuitul măsura aproximativ 1700 m. avea un viraj în ac de păr, trei viraje în unghi drept şi un viraj foarte rapid. Sensul de concurs era cel al acelor de ceasornic. Numărul de ture era variabil, în funcţie de categoria maşinilor de concurs: pentru automobile sport — 40 ture, pentru automobile de curse — 60 ture.

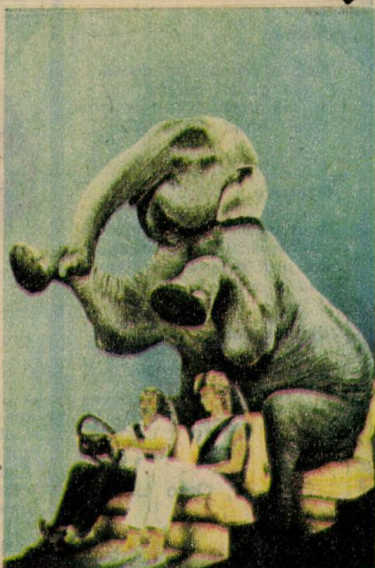
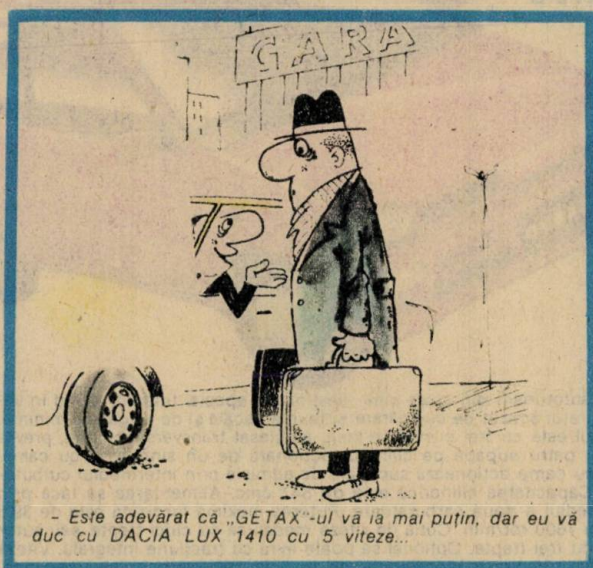
Iată cum este consemnată în „Gazeta Transilvaniei” nr. 68 din 1 septembrie 1935 o competiţie sportivă intitulată „Marele premiu al oraşului Braşov”:

„Miine, duminică dimineaţă are loc alergarea probelor de automobile şi motociclete în Braşov... Automobilele de cursă fac 60 ture, cele de sport 40, motocicletele 30 ture. Sînt numeroase premii în bani şi cupe, între care o valoroasă cupă a Municipiului.”

În „Gazeta Transilvaniei” nr. 69 din 5 septembrie 1935 se consemnează rezultatele competiţiei, din care cităm:

„Cursa motociclistă la care au luat parte 17 concurenţi, proba a fost disputată pe 30 de ture şi pe o distanţă de 51 km. Cel mai rapid tur al întrecerii a fost realizat de Marin Moraru în 1 minut 26 secunde.”

„Nu puneţi un elefant în spate!”, astfel sună motto-ul unei campanii lansate de Volvo privitor la securitatea copiilor în autoturism. După date clinice, greutatea unui copil, neasigurat în centuri, poate fi multiplicată cu 20, în cazul unui accident. În situaţia unui şoc frontal la 30 km/h, efectul este acelaşi dacă copilul ar cădea de la etajul al doilea pe trotuar.



„Cursele automobilistice — Categoria Sport

Fiind numărul prea mare de concurenți, a fost nevoie de încercări de calificare pe 10 tururi și de o finală pe 30 tururi. La prima încercare M. Sontag a dobândit o victorie ușoară. În cea de a doua, P. Cristea a deținut victoria după o luptă cu ing. B. Neamțu și colonel Berlescu. Finala a fost aprig disputată. La început conducea colonel Berlescu, urmat de ing. Neamțu și M. Sontag. În urmă P. Cristea a început să câștige terenul, depășind pe Sontag, Neamțu și în turul 12 trecând peste colonel Berlescu, la conducerea fără să mai poată fi întrecut. Rezultate tehnice: 1. P. Cristea (București) a parcurs 51 km în 44 minute 15 secunde cu o iuteală mijlocie de 62 km pe oră; 2. Al. Berlescu (București) în 44 minute, 20 secunde; 3. B. Neamțu (Craiova) 44 minute, 45 secunde.”

„Categoria de curse.

A fost cea mai pasionantă. Au luat parte 3 concurenți: ing. P. Carp, M. Sontag și lt. A. Papană. Ing. P. Carp a fost câștigătorul moral. Ghinionul l-a împiedecat însă să fie adevăratul învingător. La turul 58, lipsindu-i 2 ture din 60, cînd ing. Petre Carp conducea, un defect la motor (s'a spart cilindrul motorului) l-a scos din cursă. Așa a eșut M. Sontag învingător.”

...La 1 mai 1936 s-a stabilit un record de viteză într-o competiție desfășurată pe ruta București-Brașov. În această probă s-a angajat și vestitul căpitan aviator Alexandru Papană, care conducînd un automobil Chrysler Air Flow a stabilit recordul la o oră 48'46". Doi ani mai târziu, Alexandru Budișteanu împreună cu Ion Mihalcea, conducînd un automobil Renault Viva Grand Sport, reușesc să parcurgă aceeași distanță în 1 oră 48'44", trecînd prin Cîmpina la 48' de la plecarea din București, iar prin Sinaia după 1 oră și 16". Pentru depășirea acestui record, la 8 iulie 1939, tot Al. Papană conduce un automobil BMW avînd capacitatea cilindrică de 2000 cmc și stabilește un nou record, trecînd prin Ploiești după 26', iar prin Cîmpina după 46'45". La numai cîteva zile după acesta, renumitul inginer Jean Calciuanu, după cîteva încercări nereușite, bate recordul de viteză stabilit de Al. Papană, conducînd o mașină Hotchiss cu cilindrul de 3485 cmc și realizînd timpul de 1 oră 38'30". De atunci nu s-au mai făcut alte încercări, astfel că timpul realizat de ing. J. Calciuanu a rămas pînă în prezent cea mai bună performanță cu automobilul pe distanța București-Brașov.

ing. Aurel ROMAN

EPIGRAME

Dilemă...

*Cînd o plimbă pe divină
E așa galant băiatul
Că mă-ntreb, bătu-l-ar vina:
Juna-i nouă, sau Fiat-ul?!*

Rezolvare

*De o vreme fără teamă
Bei coniac, lichior, molan —
N-ai probleme, bag de seamă
Cînd e soața la volan.*

Unul vitezoman

*Să gonească infernal
Asta-i slăbiciunea lui.
Vrea să-arată orișicui
Cum se-ajunge la... spital.*

Otto LEVAI

ALBUM AUTO ● ALBUM AUTO ● ALBUM AUTO

SUZUKI CERVO



Un autoturism din clasa mini, destinat în special tinerilor avînd în vedere prețul scăzut de cumpărare și taxele fiscale și de asigurare minime. Motorul este cu trei cilindri în linie, amplasat transversal în față, prevăzut cu patru supape pe cilindru, acționate de un singur ax cu came. Axul cu came acționează supapele de admisie prin intermediul culbutorilor. Capacitatea cilindrică este de 547 cmc. Alimentarea se face prin intermediul a două carburatoare. Puterea maximă furnizată este de 39,5 C.P. la 7600 rot/min. Cutia de viteze mecanică cu cinci trepte, sau automată cu trei trepte. Opțional se poate livra cu tracțiune integrală. Viteza maximă 130 km/h. Accelerația de la 0 la 100 km/h în 18,3 secunde.

MOTOCERAMIȘTII

Bizară idee — să vrei să construiești un motor din... pământ! De fapt nu chiar din pământ obișnuit, ci din niște argilă specială, în care se găsesc anume oxizi, și nu tot motorul (cel puțin deocamdată), ci diverse părți ale lui...

De ce ne-ar trebui un asemenea motor?, ne putem întreba, din mai multe motive. Primul: un motor de ceramică este mult mai ușor decât unul clasic, din metal. Al doilea: un asemenea motor nu are nevoie de instalație de răcire deoarece nu preia, în pereți (transformând în căldură) nimic din energia cheltuită pentru funcționare. Și al treilea: economia de combustibil — mai ales datorită celui de-al doilea argument — este substanțială.

După aproape trei decenii de cercetări în laboratoarele tehnologice din Watertown și în cele ale gigantului General Motors, specialiștii americani, care porniseră cu ideea realizării unui motor integral din ceramică, au trebuit să renunțe: vecinii lor de la apus, japonezii, realizaseră deja motorul, bucătică cu bucătică, ba s-au apucat chiar să industrializeze tehnologiile și să le vândă, tot bucătică cu bucătică!

Într-adevăr, niponii au luat-o întii de la ceramica în sine, pe care au modelat-o în fel și chip, au combinat-o cu diverse substanțe, realizând mai întii unele mici fleacuri — foarfeci din dioxid de zirconiu, de pildă, sau creioane din carbid silicic. Au și comercializat produsele, făcând astfel reclamă materialelor și subliniind, printre altele, și faptul că dioxidul de zirconiu s-ar putea utiliza la motoarele Diesell, iar carbidul silicic la turbine.

Specialiștii dela Kyocera au trecut apoi la buții din materiale ceramice, alții au găsit foloase ceramicilor în chip-uri sau oase artificiale. După care firma Isuzu a construit un motor avînd 20 de componente din ceramică, iar Nissan — turbine și diverși senzori (unul dintre ele „simte” picăturile de ploaie și comandă pornirea ștergătoarelor de parbriz).

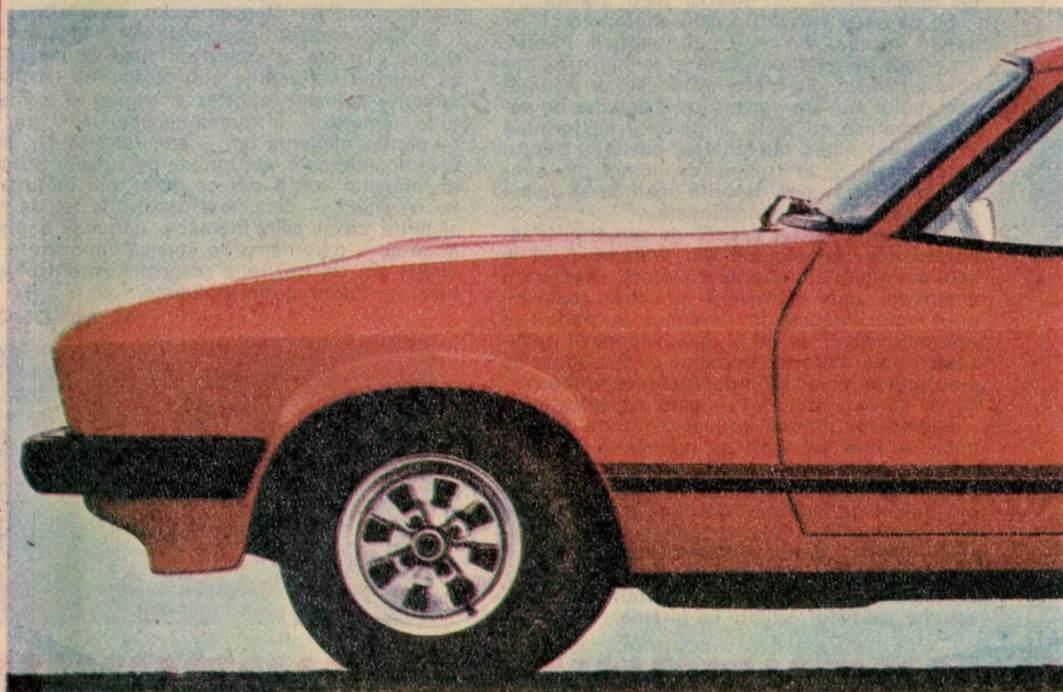
În 1990, socotesc specialiștii de la Mitsubishi, Nissan, Toyota, Kyocera și Isuzu (firme care au finanțat cercetările sub oblăduirea respectabilului Minister japonez al științei și comerțului, temutul — în lumea capitalului —, dar și — pentru eficiența lui — admiratul MIT!), autovehiculele care vor circula pe străzile orașului planetar vor fi din ce în ce mai încărcate de ceramici — deci, mai ușoare, la fel de rezistente ca și cele metalice, dar mai economice și — parametru de imensă importanță în acești ani de trezire a respectului pentru natură — foarte puțin poluante.

AI. MIRONOV



● Imagine inedită de pe pista de la Le Mans, cu ocazia cursei de 24 de ore. Fotografia a fost luată în regiunea numită Mulsanne, dintr-un automobil Jaguar, pilotat de brazilianul Raul Boesel.

O VEDETĂ A ANILOR



În rândurile ce urmează ne propunem să vă prezentăm o vedetă a anilor '70, care a servit la fel de bine atât turismul, cât și competiția: Ford-ul Capri.

În preambulul cărții sale „Cum se naște un automobil”, apărută în 1970, publicistul italian Marino Giuffarida exclamă: „...Dintre toți cei care, instalați la volan, străbat în goană șoselele pământului, ciți cunosc oare într-adevăr cum este construită mașina lor? O minoritate! Dar și ceilalți, majoritatea, pot conduce liniștiți mai departe, pentru că automobilul este o mașină atât de perfectă, încât consimte să se supună chiar și celor care-i fac marea nedreptate de a considera că nu merită să-l cunoască.” Afirmatia publicistului italian conține mult adevăr cu valabilitate pînă în zilele noastre.

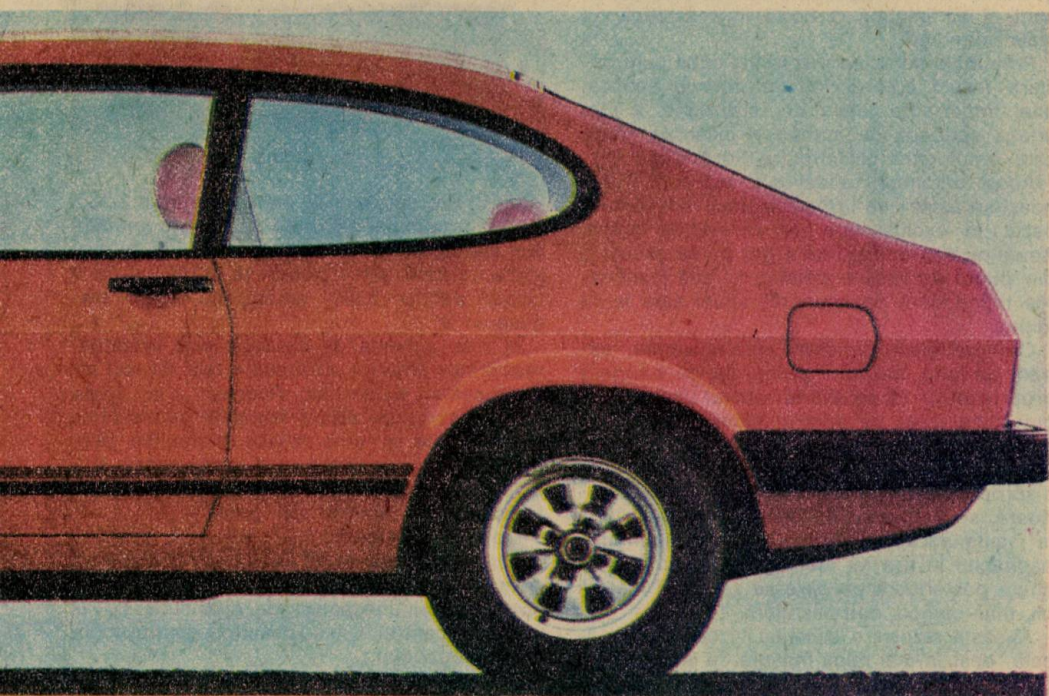
Încă din anul 1960, cei trei mari constructori americani din Detroit — General Motors, Chrysler Motors și Ford — și-au propus, fiecare în parte, să creeze un nou model de automobil care să revoluționeze piața americană suspectă de conservatorism. Competiția a fost ciștigată, fără drept de apel, de către Ford Motor Corporation, care în 1963 a prezentat, în premieră, modelul FORD MUSTANG, auto-

mobil ce a determinat o adevărată revoluționare a industriei americane de profil. Mașina îl atrăgea pe potențialul cumpărător încă de la prima privire, prin forma sa exterioară, etalînd o concepție complet nouă în materie de design. Soluțiile stilistice inedite, la care se adăugau performanțe redutabile, dotarea excelentă cu aparatură de bord și gradul elevat de finisare, au impus noul model al firmei Ford pe piața americană într-un timp record.

Încurajată de succes, Corporația Ford își propune să cucerească și piața europeană, folosindu-se de cele două filiale ale sale din Marea Britanie și R.F.G. Astfel, este lansat programul de cercetare al cărui rezultat final va fi modelul Capri.

Problema nu era deloc ușoară, ba am putea afirma chiar că se ridica la un alt grad de dificultate, avînd în vedere că gusturile europene se deosebeau în mare măsură de cele americane și că o reușită notabilă de peste Ocean se putea transforma într-un lamentabil fiasco pe bătrînul continent. Ținînd cont de această situație, proiectul trebuia să debuteze cu un aprofundat studiu de marketing, al cărui punct de plecare să fie un parametru de importanță primordială al pieței europene: prețul de cost.

'70 - FORD CAPRI



Rezultatul s-a concretizat prin prezentarea familiei „Capri” sub un preț competitiv, în măsură de a stîrni interesul cumpărătorului european, fascinat de un automobil coupé, cu certă alură sportivă. Apropiată de cea a faimosului „Mustang”, dar mai ales în gama largă de cilindree, începînd cu 1300 și sfîrșind cu 2300 cmc, Capri-ul european era în măsură de a satisface exigențele unui public foarte variat.

Perioada de studiu alocată prototipului Ford „Capri” a fost foarte lungă și totuși termenul a fost depășit de mai multe ori. Compania Ford a inițiat programul de cercetare în 1963, iar prototipul „Capri” a fost prezentat, în premieră, la sfîrșitul anului 1969. O perioadă de cercetare strict necesară pentru a se ajunge la un produs competitiv, gîndit și elaborat în funcție de marketing.

Aceia dintre dv. care au citit romanul „Roțile”, best-seller de mare anvergură al lui Arthur Hayley, își amintesc cu siguranță ideea de bază, în jurul căreia pivotează întreaga acțiune a cărții: crearea unui prototip destinat să revoluționeze piața mondială, automobilul „Orion”.

Lăsînd la o parte atît caracterul romanțios, tipic lucrărilor de acest gen, cît și schimbarea denumirilor, numelor proprii și cadrului de

desfășurare a acțiunii, amănunte strict necesare de altfel în asemenea cazuri, cartea se inspiră după un fapt real, strict autentic: inițiativa conducerii Trustului Ford, de a crea un automobil care, nefiind frumos, judecând după gusturile vremii respective, să fie totuși fascinant și să impună o nouă linie estetică pe piața mondială.

Principala sursă de inspirație, după cum declara însuși autorul într-un interviu acordat unei importante rețele de televiziune, a fost uriașa perioadă de muncă și încercări, dedicată omologării prototipului Ford Capri.

Acest automobil a devenit, așa cum îl cunoaștem astăzi, ca urmare a unui raționament bazat în exclusivitate pe cercetarea pieței. Anumite disproporții, care pot părea excesive din punct de vedere stilistic, își află justificarea ținând cont de anumite rațiuni care le-au impus.

Compartimentul motor, spre exemplu, extrem de lung, are rolul primordial de a sugera proprietarului că se află la volanul unei mașini puternice, ceea ce pentru ultimele două versiuni ale seriei este perfect valabil.

Forma spatelui, foarte redus ca dimensiuni, disproporționată în raport cu jumătatea anterioară, se datorează necesității de a valorifica la maximum spațiul rămas și de a sistematiza habitaculul în așa fel încât să se obțină o banchetă posterioară pe care să se poată instala cât mai comod doi pasageri.

Această rezolvare stilistică fusese deja aplicată, deși în mai mică măsură, la automobilul „Mustang”, despre care am mai amintit. Urmind aceleași criterii, s-a procedat la pregătirea noului model de coupé, adaptindu-se însă dimensiunile, astfel încât să se poată satisface cerințele pieței europene față de acest tip de automobil.

Toate versiunile realizate de constructor, începând cu „1300” pînă la „2300”, sînt identice, fiind realizate pe aceeași caroserie. Modelul Ford Capri „2300” se distinge însă de celelalte tipuri prin capota motorului, caracterizată printr-o amplă protuberanță centrală, dîndu-i o mai mare asemănare cu „sora” sa americană „Mustang”.

Cele mai reprezentative modele ale familiei



„Capri” sînt cel de 1700 cmc și varianta 2 300. Soluțiile tehnice adoptate la aceste modele sînt identice, diferite fiind doar tipurile de motoare utilizate: un 4 cilindri la „1700” și un 6 cilindri pentru „2300”, ambele cu blocuri dispuse în V.

În rest, schema de execuție este următoarea: motor anterior, suspensie față cu roți independente, sistem Mc Pherson, tren spate cu punte rigidă, arcuri lamelare semieliptice longitudinale și amortizoare hidraulice telescopice, cutie de viteze cu 4 trepte pentru ambele versiuni, evident, diferă rapoartele de transmisie, în special cel final.

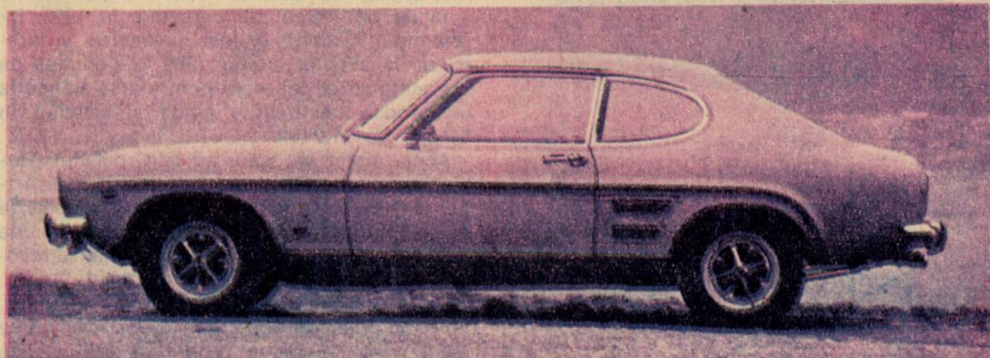
Motorul de 4 cilindri și 1 699 cmc, dezvoltă o putere maximă de 90 CP (SAE) la 5 200 rot/min; alimentarea printr-un carburator dublu corp vertical; mecanism de distribuție cu ax cu came central, tije și culbutori pentru acționarea supapelor.

Structura motorului de 2 293 cmc era identică, cu excepția faptului că acesta avea doi cilindri în plus dispuși în V la aceeași înclinație (60°) și dezvoltă o putere maximă de 148 CP la 5 700 rot/min.

Instalația de frînare era de tip mixt, cu discuri pe roțile din față și tamburi pe cele din spate, asistate prin servomecanism cu depresiune; direcția de tip cu cremalieră la ambele mașini, avînd axul volanului cu absorbție de șoc.

La cerere, pe modelele „1700” se puteau monta cutii de viteze automate.

Adrian GENUNEANU



DRUMUL CONSECVENȚEI

Pe unii cursele de automobile îi încearcă două-trei sezoane, așa ca un capriciu sau ca o gripă hobică repede trecătoare. Pe alții — dimpotrivă, cursele îi acaparează definitiv, transformându-se în veritabilă pasiune, neînlocuibilă cu nici o altă activitate extraprofesională. Doriți un exemplu? Iată-l: economistul Mihai Pîrvulescu, unul din pionii de bază ai formației I.T.A.-Argeș. Ne cunoaștem de mult și într-o zi a venit vremea să-l întreb ce reprezintă pentru el activitatea sportivă automobilistică. Răspunsul merită redat cuvînt cu cuvînt: „Cursele sînt pentru mine a doua mare preocupare după preocupările profesionale. Se știe, automobilismul este un sport al curajului, al tenacității. El îți stimulează dorința de autodepășire, voința de a învinge. Ca și alți colegi ai mei de sport, din alte localități ale țării, îmi las la o parte, pentru scurte perioade de timp, treburile de serviciu și mă duc la curse. Acolo, în acea ambianță de neuitat, îmi pun la încercare mașina și, în primul rînd, îmi pun la încercare propriile mele posibilități. Uneori urc pe podium. Alteori, pierd și, firește, sînt nițel supărat. Este vorba, însă, de o supărare trecătoare. După aceea mă întorc acasă liniștit, întărit și... dornic de a o lua de la capăt. Un succes mă bucură. Un abandon sau o contraperformanță mă îndeamnă la mai multă luciditate. Dintr-un insucces nu fac o dramă, pentru că eu nu trăiesc din curse, ci trăiesc pentru curse.”

Continuăm discuția și îl întreb din nou: familia îl înțelege, îl sprijină? Răspunde că familia este cu totul alături de



el. Dar cei de la serviciu, adică șefii? Iată-i din nou răspunsul, cuvînt cu cuvînt: „Am avut și am toată înțelegerea șefilor mei. Vreau să spun, însă, că pentru a ajunge în această situație am depus și depun eforturi să mă achit ireproșabil de sarcinile profesionale. Lucrez de foarte mulți ani în cadrul Trustului de horticultură Argeș. Este o

activitate frumoasă, care însă, cere muncă devotată, dăruire. La noi, nu se lucrează cu ziua, ci cu ziua-lumină. Cu atît mai mult cu cît este vorba de onorarea unor comenzi la export... Dacă îmi permiteți, aș dori să folosesc acest prilej pentru a mulțumi colegilor și conducătorilor mei, în frunte cu dr. ing. Radu Vitan, pentru înțelegerea și sprijinul



Mihai Pîrvulescu și fiul său — Mihăiță. Jos — noua mașină de curse și designerul acesteia — Nicolae Lăzărescu.

ce mi-l acordă în vederea desfășurării activității mele sportive”.

Argeșan ca loc de muncă, Mihai Pîrvulescu este argeșan și ca origine: s-a născut la 3 mai 1940, în comuna Humele, la vreo 40 km depărtare de Pitești. Este consătean cu alți doi piloți de performanță: Gheorghe Preoteasa și Gheorghe Cioacă. Uneori, când se întinesc toți trei își reamintesc de un proiect mai vechi, acela de a organiza la ei în comună o cursă de viteză. Simplă fantezie? Nu în totalitate!

Înainte de a face automobilism, Mihai Pîrvulescu a făcut box și nițel judo, la Voința Craiova și la Voința Pitești. În sportul auto a debutat cu unsprezece ani în urmă, participând la Raliul Dacia. Cinci ani la rînd a concurat și în ralieri și în cursele de viteză, cu mașină personală și pe speze proprii. A concurat pe cheltuielă proprie chiar și în acea scurtă perioadă cînd a fost legitimat în echipa I.A.P.-Dacia. La ralieri a avut un singur navigator: piteșteanul Laurențiu Fodor, unul din cei mai apreciați mecanici auto din partea locului. O schimbare s-a produs după 1982, cînd Mihai Pîrvulescu a intrat în echipa I.T.A.-Argeș, o formație cu profil distinct în automobilismul nostru de performanță. După acel an, 1982, conștient că trebuie să aleagă calea specializării, a renunțat la ralieri și s-a dedicat numai curselor de viteză pe circuit și de viteză în coastă. Cu ce amintiri a rămas din ralieri? Să-i dăm din nou cuvîntul: „Ralierile sînt cea mai complexă ramură a automobilismului competițional. La ralieri se muncește mult, dar se și câștigă mult — în arta pilotajului, în activitatea de echipă, în toate. Ralierile pro-

cură sportivului automobilist o experiență de viață și o experiență competițională extraordinară.”

...Stăm de vorbă cu Mihai Pîrvulescu de vreo oră și la un moment dat, îl întreb: care sînt două sau trei din întâmplările mai deosebite trăite în cursele de automobile? Se gîndește puțin și apoi începe să povestească: „În 1982, vara, participam la Raliul Harghita cu bunul meu prieten Laurențiu Fodor. Eram în culmea fericirii, ajunsesem pe locul secund în clasamentul general. Deodată, însă, toate speranțele s-au spulberat: am făcut o pană de alternator... Cu doi ani mai tîrziu, la circuitul de viteză de la Reșița, l-am prins din urmă, cu un tur, pe Petru Iovan. Eram și de această dată pe locul al doilea. Dar la coborîre, pe Moroasa. Iovan a venit spre mine, ca un bolid, și m-a percutat. A fost destul de neplăcut, m-am lovit cu capul de roll-bar... Peste alți doi ani, deci în 1986, tot la Reșița, eram martor ocular (mă aflam pe locul al treilea) la disputa din fața mea dintre Hirschvogel și Motoc. S-a întîmplat însă acel penibil accident, cînd unul din concurenți a ieșit în decor și a lovit niște copii. A fost un moment de mare încordare, un moment tragic. Eu n-am mai continuat să alerg, am oprit imediat, am luat accidentații și i-am dus la spital. La sfîrșit mi s-a oferit o cupă fair-play... De ce evoc aceste momente? Le evoc cu intenția expresă de a arăta celor care încă nu știu acest lucru că întrecerile de automobile nu sînt o kermeză continuă, un permanent bal, în care bucuria te așteaptă la orice pas. Da, bucurii există și aici, dar ele vin după multă trudă, după multe așteptări, după multe momente în care îți se pun la încercare curajul,

stăpînirea de sine, hotărîrea și abnegația...”

Un pilot de curse automobilistice nu poate să nu aibă profesori, modele demne de urmat. Mihai Pîrvulescu declară că păstrează o deosebită stimă pentru Ștefan Iancovici, de la care a „furat” multe din arta pilotajului. De cîte ori i-a cerut un sfat, o părere, Iancovici i le-a dat cu multă bunăvoință. Dintre ralisti îi place Ștefan Vasile, un pilot constant, calm, eficient. Îl admiră și pe Ludovic Balint, pentru talentul și pentru impetuozitatea lui. De la viteză, îl mai admiră, de asemenea, pe Nicu Grigoraș, un iscusit tehnician, care, în ultima vreme, a învățat să „meargă”, să fie stilist.

În universul sentimental al lui Mihai Pîrvulescu figurează, totodată, subinginerul Mircea David, cel care îi pregătește motoarele de competiție, carosierul Nicu Lăzărescu, autorul ultimei sale mașini de curse (o mașină impresionantă ca design și ca ținută de drum) și nu în ultimul rînd dr. ing. Constantin Popa, președintele de onoare al echipei I.T.A. Argeș. Cînd sportivii se întorc de la un concurs, președintele îi întreabă: Ce-ați făcut, băieți? Ce să facem, zic ei, am obținut un loc doi, un loc trei și un loc patru, iar unul dintre noi a avut ghinion, a abandonat... Entuziasmat, președintele le spune: Bravo! Bravo! și se duce repede să dea un telefon să-și anunțe bucuria. O bucurie pe care i-o procură el, Mihai Pîrvulescu, precum și talentații săi colegi de club: Gheorghe Ana, Constantin Miu, Gheorghe Cioacă, Constantin Bucur — toți pasionați practicanți ai sportului automobilistic și fiecare în parte apreciat profesionist la locul său de muncă. (Dumitru LAZĂR).

AUTOMICROSIOANE

COLIZIUNE

Ca o avalanșă
pornită din munte,
cu o furie greu de explicat,
mașina stincoasă
plină de neastâmpăr,
de îndată ce se trezi smulă dintre
brazi
o izbi de-a dreptul în fruntea-i lată
pe pleoștita din cîmpie
parcată sub un soare
la fel de moleșit.
Morala ne spune, astfel,
că nu-i de ajuns să te consideri asi-
gurat
numai dacă stai cuviincios la locul
tău,
ci să fii cu farurile-n patru
și la zurlubaticile puse pe aventuri
pentru care sensul legii vitezei
și-al direcției
uneori
se pierde.

CĂLIRE

Bineînțeles că a ajuns mai repede
la destinație
mașina care a alergat
toată vremea sub intemperii
decît
obeza
ținută într-o continuă admirație
în comodul garaj.

DIVORT

Sigur c-a schimbat-o cu alta,
dar nu atît din pricină
că ar fi fost mai nouă
și mai suplă,
ci mai puțin
gălăgioasă!

Vasile BĂRAN



MODA

LA VOLAN



Pentru automobilistele noastre, prezentăm două complete, ușoare, comode și, sperăm, plăcute. Confectionate din materiale ușoare pentru sezonul de vară, în, baloazele, iar pentru vremea mai rece din materiale mai pline, la alegerea și gustul flecăreia. Garniturile, tivurile, nasturii, precum și elementele auxiliare (cordon, batic, basc, șapcă) completează aerul tineresc și plăcut. Pantofi comodi, flexibili, adaptați conducerii auto.

Dana N.

MONSTRI MECANICI

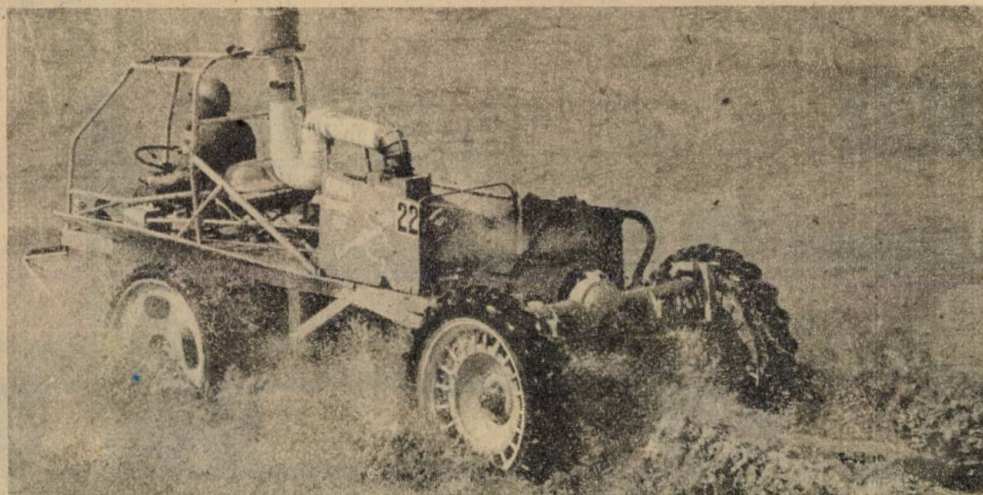


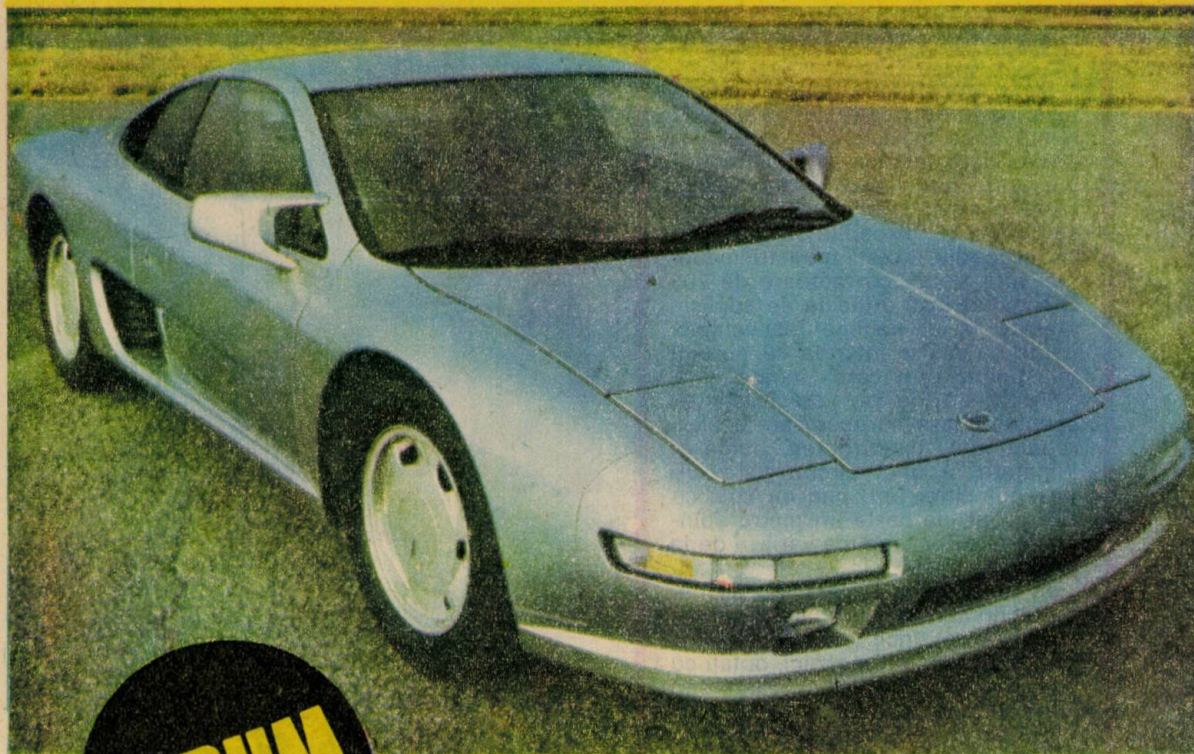
De o construcție integral artizanală, „swamp buggy” nu înseamnă nimic dacă aceasta nu respectă și câteva date tehnice și constructive ale unui model sau tip fabricat în serie. Angajați în curse infernale sau chiar în... expediții de vânătoare de crocodili, acești monștri mecanici sînt dotați cu motoare de 700 CP, avînd însă orificiile de admisie plasate la o înălțime respectabilă pentru a nu se înfunda cu noroiul mlaștinilor prin care „înoată”.

După 35 de ani de existență, spectaculoasa întrecere are același regulament: parcurgerea, odată și jumătate, a unui circuit care are desenul cifrei opt, plin cu apă, cu trei gropi, de peste un metru adîncime, a căror lungime variază de la 10 la 30 metri.

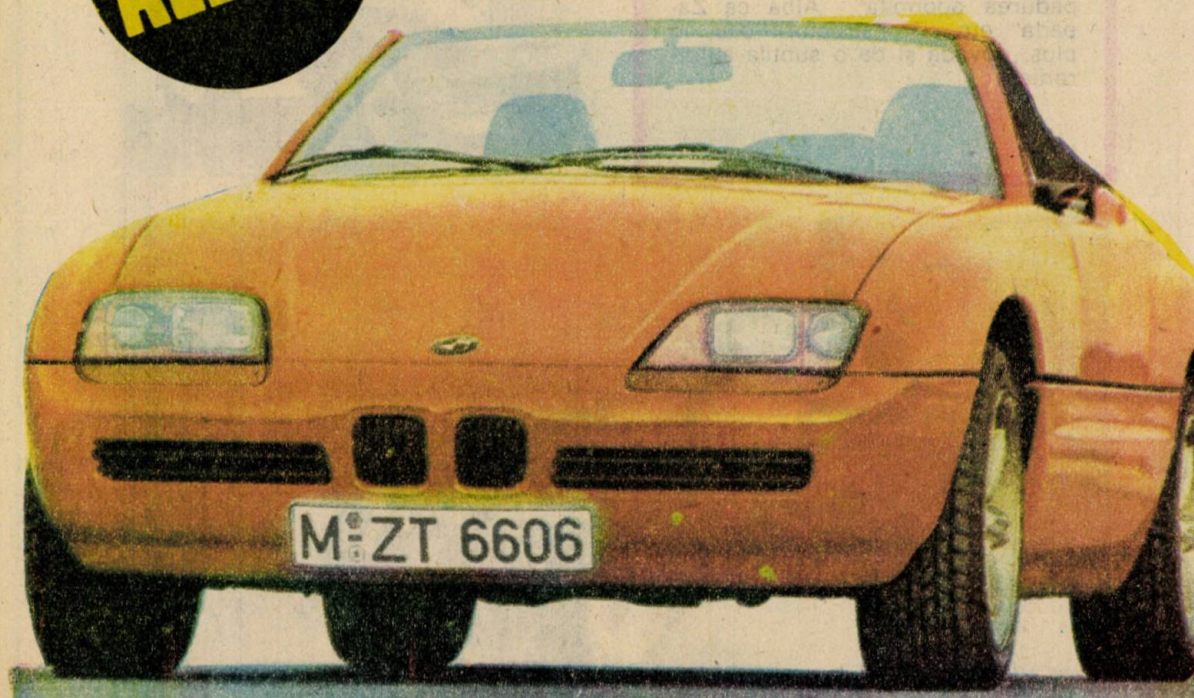
În acest an s-a mers atît de departe (imaginile sînt luate la ultima confruntare) încît constructorii au preferat monștri mecanici, dotați cu pneuri increvabile și cu ranforsări speciale ale caroseriei.

La jeep-ul din fotografie, periscopul îi folosește șoferului pentru a se orienta cînd situația îl va obliga să dispară complet sub apă. Botezîndu-le „Ducea”, „Frumoasa din pădurea adormită”, „Albă ca Zăpada” etc.,... constructorii dau, în plus, dovadă și de o subtilă autoironie.





ALBUM



NISSAN MID—4

Autoturism model sport cu linie exterioară asemănătoare autoturismelor Porsche pe care le concurează în mod direct atât pe planul performanțelor, cât și în segmentul de piață rezervat cupurilor de mare performanță. Motorul este cu șase cilindri în „V”, prevăzut cu patru supape pe cilindru, două turbocompresoare pentru supraalimentare și răcitor intermediar pentru aerul introdus în cilindri. Capacitatea cilindrică 2960 cmc. Puterea maximă 330 C.P. la 6800 rot/min. Cuplul maxim 39 kgfm la 3200 rot/min. Cutie de viteze mecanică cu cinci trepte. Tracțiune și direcție pe toate cele patru roți. Lungime 4300 mm, lățime 1860 mm și înălțime 1200 mm. Greutate la gol 1400 kg. Accelerație de la 0 la 100 km în 6,0 sec. Viteza maximă 260 km/h.

BMW Z 1

Renunțând la tradiționalismul caracteristic, conducerea firmei BMW a dat „drum liber” introducerii în producția de serie a proiectului „Z 1”, un cabriolet de două locuri cu pronunțate caracteristici sportive. Conceput pe baza mecanică a modelului 325 i Cabriolet, Z 1 beneficiază de o structură rigidă formată din motor, cutie de viteze și un tub din aluminiu prin care trece arborele cardanic. La capătul din spate al tubului se află carcasa transmisiei punții spate. Mașina dispune în exclusivitate de două locuri dotate cu scaune comode, desenate și proiectate în stil sport. Nu există spațiu pentru bagaje. Prin apăsarea unui buton, portiera „cade” automat în interiorul caroseriei, facilitând urcarea sau coborârea. Înainte de „căderea” portierei, geamul lateral coboară (acționat electric) în mod automat în portieră. Rama parbrizului este formată dintr-un roll-bar de rezistență și protecție în caz de răsturnare. Motorul de șase cilindri are o capacitate cilindrică de 2494 cmc. Raport de compresie 9,6:1. Puterea maximă 110 C.P. la 5500 rot/min. Cuplul maxim 22 kgfm la 4000 rot/min. Injecție de benzină. Viteza maximă 220 km/h, iar accelerația de la 0 la 100 km/h în 8 secunde.

HOBBY-UL BRICOLAJULUI AUTO ESTE, FĂRĂ ÎNDOIALĂ, APANAJUL CELUI ÎNZESTRAT, PE LINGĂ LARGI ȘI PROFUNDE CUNOȘTINȚE TEHNICE, CU O RĂBDARE IEȘITĂ DIN COMUN. „INGINERUL DE DUMINICĂ” LUCREAZĂ MII DE ORE, INVESTIND TIMP ȘI BANI ÎN OPERA LUI. LA ULTIMUL „SPECIAL CAR AND MOTOR SHOW” DESFĂȘURAT DINCOLO DE OCEAN, AU FOST PREZENTE ȘI ACESTE DOUĂ „PIESE”, VERITABILE OPERE DE ARTĂ, CARE MAI PĂSTREAZĂ ȘI CITE CEVA, AFARĂ DE „AERUL” ORIGINAL, DIN VECHEA CONSTRUCȚIE ȘI DOTARE TEHNICĂ.

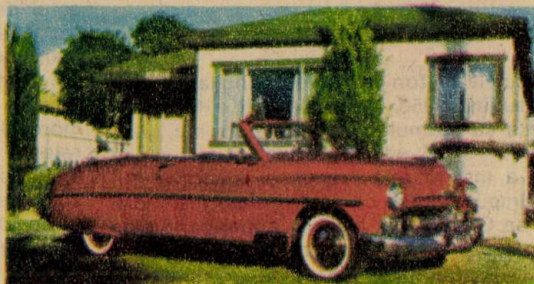
CORVETTE STINGRAY



Autoturism foarte rar, cu motor modificat V8 de 5,7 litri, care realizează 200 km/h, având o accelerație de la 0-100 km/h în 7 secunde. Consumul este pe măsură: 25 l/100 km. Caroseria este din poliester ranforsat cu fibre de sticlă.

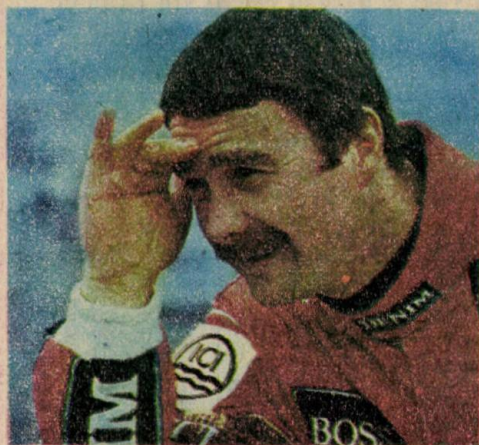


MERCURY '50



Autoturism datînd din 1950, este dotat cu un motor V8 Ford flathead, cu o cilindree de 4200 cmc, care dezvoltă 110 CP, cu raport de compresie de 6,8:1.

MARI CAMPIONI AI VOLANULUI



*Nigel
Mansell*

Născut la Upton on Seven (Anglia) în ziua de 8 august 1953, Nigel Mansell a făcut cunoștință cu Formula 1 cu 27 de ani mai târziu prin intermediul echipei Lotus. Cursa sa de debut a fost Marele Premiu al Australiei din 1980. Impunându-se ca unul din cei mai rapizi piloți de Grand Prix, Mansell a luat parte pînă acum la peste 115 etape ale C.M. din care a cîștigat 13. Pilotul englez a cunoscut adevărata sa strălucire după intrarea în echipa Williams, în care a concurat și în sezonul 1988.

Șase victorii, nouă pole-position (primul loc pe grila de start) — iată rezultatele lui Nigel Mansell în sezonul competițional 1987 un sezon în care temperamentalul pilot englez a strălucit. Dar, din păcate, n-a reușit să devină

campion mondial. Cum apreciază el această situație? „Nici nu știu ce să răspund, zice Mansell. Atît în 1987, cît și în 1986, eu am cîștigat cele mai multe curse și, totuși, n-am reușit să cîștig titlul suprem. Mă consolez însă cu faptul că nu sînt singurul în această situație, că au mai pățit-o și alții înaintea mea. Fostul meu adversar și coleg de echipă, Nelson Piquet, a declarat ziariștilor că eu îmi asum în cursă prea multe riscuri și că el m-a învins în 1987 prin prudență și prin simț tactic. Basmel! El n-a fost mai tactic și mai prudent decît mine, ci a fost doar mai pragmatic, urmărind cu mai multă acribie să cîștige puncte și să devină campion. Tot Piquet sau altcineva a lansat știrea că, după accidentul din Japonia, din 1987, eu aș fi intenționat să abandonez cursele de Formula 1. Nici vorbă de așa ceva! Îmi plac cursele și sînt în continuare nebun după ele. Nu există o plăcere mai mare pentru mine decît aceea de a scoate tot ce se poate scoate dintr-o mașină de curse. Evident, cîndva, încă nu știu cînd, va veni clipa retragerii. Nu-mi fac probleme pentru acea clipă. Spun și eu, ca și Michele Mouton, că pe lume nu există numai cursele, ci și alte o mie de lucruri interesante pe care le poți face. Greutatea constă în aceea de a ști cu ce să începi”...

În 1988, motoarele turbo și-au trăit ultimul lor an de glorie în cursele Grand Prix. Ce părere are el, Nigel Mansell, despre acest lucru? Regretă dispariția progresivă a motoarelor supraalimentate? „Într-o anumită măsură, zice Mansell, da, regret acest lucru. Mașinile de Formula 1 ale anilor 1986, 1987, 1988 vor rămîne ca mașini de referință în istoria campionatului mondial, ca un summum tehnic. O mie de cai, 540 kg greutate, anvelope de 26 de țoli la spate — acestea au fost mașinile pe care noi am avut marea bucurie de a le pilota în anii din urmă. Cu aceste mașini, la schimbarea fiecărei viteze, parcă simțeam un picior în spate pe care ți-l dă cineva... Dar să nu alunecăm pe pahta melancoliei, ci să privim drept în față viitorul. Plăcerea pilotajului și spectacolul de calitate nu vor lipsi nici în viitoarele sezoane, cînd vom fi puși în situația să evoluăm pe mașini cu motoare atmosferice. Eu am simțit această plăcere încă din 1988, cînd mașina mea Williams a fost propulsată de un motor Judd fără supraalimentare. După măsurătorile noastre, motorul Judd ne-a asigurat o mai rapidă parcurgere a virajelor, el răspunzînd mai prompt la comenzi decît motorul turbo care, după cum se știe, plătește tribut acelei reacții întîrziate în timpul reprizelor. Unii au afirmat că dispariția motoarelor turbo va duce la diminuarea calității pilotajului, la nivelarea valorilor. Eu cred că va fi tocmai invers: motoarele atmosferice vor accentua calitățile piloților, dînd naștere la un campionat mondial interesant, adică foarte viu disputat. În concluzie, mi-au plăcut motoarele turbo în două sezoane și jumătate, eu am fost cel mai

performant pilot, câștigând, grație motorului Honda, 13 etape ale campionatului mondial. Acum, motoarele turbo vor fi puse în afara legii, dar, din acest motiv, eu nu voi vărsa lacrimi amare. Viața înseamnă progres, evoluție, și de aceea aștept cu încredere viitoarele sezoane în care ne vom întrece cu toții pe mașini echipate cu motoare atmosferice."

În cursele de formula 1 viața e dură, adversarii nu-și acordă cadouri, iar adevăratele prietenii sînt flori rare. Ce crede Nigel Mansell despre această fațetă a lucrurilor? „Și, totuși, spune pilotul englez, există și excepții de la regulă. Eu, de exemplu, sînt foarte bun prieten

cu Alain Prost și cu Gerhard Berger, deși, pe pistă, ei contează ca unii din cei mai periculoși adversari ai mei. Prost este un tip fascinant, pentru care am un imens respect. El este de o corectitudine ireproșabilă și disputa noastră din 1987, din Marele Premiu al R.F.G., rămîne pentru mine una din cele mai frumoase pe care le-am trăit în cursele Grand Prix. Mi-ar fi plăcut să fiu coleg de echipă cu Alain, chiar dacă în acest caz noi ne-am pierde o bună parte din timp, jucînd golf împreună, golful fiind, alături de cursele de automobile, una din cele mai plăcute preocupări ale mele."

ALBUM AUTO • ALBUM AUTO • ALBUM AUTO



MITSUBISHI STARION TURBO

Motor cu patru cilindri în linie, de 2000 cmc, prevăzut cu un arbore suplimentar de echilibrare a vibrațiilor. Puterea maximă produsă 177 C.P. la 6000 rot/min. Cuplul maxim 29 kgfm la 3500 rot/min. Pneuri de talie „superjoasă” 215/55 VR.14. Viteza maximă 230 km/h. Accelerația de la 0 la 100 km/h în 7 secunde.

CONCLUZIE

Dacă ar fi vorba să schimbe impresii în urma lungilor călătorii și-ar trebui să-și aleagă interlocutorul, între soție și mașină el ar prefera-o pe cea de a doua, fiindcă nu i-ar putea mărturisii

necazurile la care o supune, mai ales la depășiri sau la viteza excesivă cînd, sărmana, abia de-și mai poate trage sufletul.

V.B.



În fotografii: Nicolae Andrei la volan, într-o probă specială și în compania soției sale, Mariana.

UN PILOT PE TREPTELE AFIRMĂRII

Aprilie 1982. Cursă de viteză pe circuit la Sf. Gheorghe, județul Covasna. Cu ocazia antrenamentelor cronometrate, la grupa A, cel mai bun timp îl realizează Ștefan Iancovici. Situația aceasta nu miră pe nimeni. Mirarea începe după aceea, când se află că al doilea timp, la grupa respectivă, este opera unui necunoscut: Nicolae Andrei, legitimat la A.S.U.-Pitești, participant la întrecere cu o mașină personală, Dacia 1300.

Acesta este, ca să spunem așa, primul episod interesant din viața de pilot a lui Nicolae Andrei, care face parte acum din formația

I.A.P. „Îmi amintesc bine de acel concurs de la Sf. Gheorghe, spune Andrei, mai ales că numele mi-a fost menționat în revista „Autoturism”.

— Ce te-a îndemnat să vii la curse?

— Atmosfera din familie: tatăl meu, Alexandru Andrei, este mecanic auto. În tinerețe a alergat în concursurile de motociclism și de automobilism. Eu m-am trezit de mic printre mașini și am visat să devin pilot.

— Și, iată, ai devenit...

— Vreau să se știe că nu mi-a fost ușor. La început a trebuit să cheltuiesc ceva bani din buzunarul propriu pentru a-mi întreține mașina și a mă afirma cât de cât. Și această situație nu este valabilă numai în cazul meu, ci și al altora.

— Acum, când ai ajuns într-o echipă puternică, bine dotată, cine-ți pregătește mașina de concurs?

— Eu mi-o pregătesc. Înainte de a fi pilot, sint om de meserie: am absolvit o școală profesională de profil, am urmat liceul, apoi am făcut școala de maștri. Am lucrat ca mecanic de întreținere, ca frezor, ca mecanic auto. În uzină, la Colibași, muncesc de vreo opt ani, timp în care am trecut pe la Prototip, pe la I.C.S.I.T.A., pentru a ajunge la Competiții. O scurtă perioadă am fost încadrat în muncă și la Institutul de subingineri din Pitești.

— Câți ani ai, Nicolae Andrei?

— În decembrie 1988 voi împlini 31.



— Ai spus că te ocupi personal de mașină. Nu te ajută nimeni?

— Ba da, însă eu sînt, cum se spune, „vicioara întâi”. Eu pun mîna pe toate, eu îmi aleg soluțiile, eu verific totul. Numai așa pot să am încredere în mașină, să evit surprizele neplăcute. Dealtfel se știe că la o mașină, mai ales la una de curse, nu este bine să lucreze prea multă lume pentru că treburile se încurcă. Ocupîndu-mă personal de aceste lucruri, am reușit, pe parcursul anilor, să evit abandonurile din cauza penelor mecanice. Pînă la ora la care purtăm această discuție (august 1988, n.n.) n-am abandonat decît o dată, la Raliul Cibinium, în 1985. Atunci mi s-a rupt arborele motor, deoarece turometrul meu se defectase și arăta cu o mie de rotații mai puțin...

Spune, în continuare, că nici un pilot nu este scutit de întîmplări neplăcute. În perioada cînd el alerga pe cont propriu, la un concurs organizat în Pitești, a derapat pe nisip și s-a răsturnat. Culmea: s-a răsturnat, chiar la intrarea într-un cimitir! Ride și continuă să povestească. Se adunase acolo lume ca la bîlci și cineva, dorind să fie ironic, a zis: „Fraților, ăsta, răsturnatul, de pe unde mai e? Se dă țare băiatul, nu glumește”... În concluzie, zice Andrei, mașina a ieșit bine șifonată din acea întîmplare și reparația i-a costat o frumuseică sumă de bani.

După o pauză de un an (1983), Nicolae Andrei revine la competiții, dar nu mai face viteză, ci raliuri. Concurează un sezon în compania lui Daniel Mojilian și, la sfîrșit, se clasează al patrulea la grupa A, după Milu, Aldea și Gheorghiu.

Anul 1985. Îi are coechipieri pe Cristian Măcăneață și pe Dumitru Necula. Încheie sezonul ca vice-campion (grupa A), după cuplul Nuță-Dumitriu de la Unirea Tricolor.

1986. Andrei își schimbă din nou coechipierul. Concurează cu mai mult succes, dar nu poate trece de sibiinii Botezan-Popa. Este obligat să rămînă tot vice-campion la aceeași grupă A.

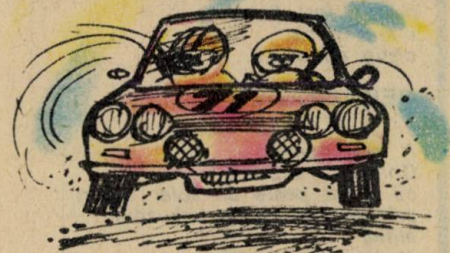
1987. Își schimbă grupa (trece la C.5) și îl aduce în mașina sa pe Gheorghe Barbu. De această dată, gheața se sparge: devine campion național!

1988. Alt an, alt navigator (Nicolae Voican), altă grupă (C.1) O grupă grea, deoarece aici concurează doi din marii campioni de raliuri ai țării: Ștefan Vasile și Ludovic Balint. Cuplul Andrei-Voican cîștigă Raliul Brașovului și se clasează pe locuri fruntașe în Raliul Deltei și în Raliul Harghitei. Cum Balint și Vasile înregistrează cite un abandon, Nicolae Andrei și Nicolae Voican devin lideri ai campionatului, atît în clasamentul absolut, cît și în acela al grupei. O situație deosebit de onorantă pentru ei, care le răsplătește talentul și munca și care ne oferă plăcuta ocazie de a le spune: Bravo băieți și succes pe mai departe! (Dumitru LAZĂR)

MOZAIC



● Faimoasa stațiune Saint-Moriz este anual gazda unor manifestări ai căror protagoniști sînt vehicule-sanie. Construcțiile sînt la liberă alegere a artizanilor, care sînt obligați, prin regulament, să le piloteze. Chiar și în sticla de șampanie se „află” năstrușnicul constructor care a imaginat-o.



— Dacă ne grăbim puțin, poate prindem ultima repriză a meciului de la televizor...

MICROSIOANE

CONTROL ETIC

- Dacă ești pe patru roți trebuie să înjuri?
- Ai cei șapte ani de-acasă?
- Îi am.
- Să-i văd!
- Știi, nu-i port cu mine. Să nu-i pierd, îi țin tot acasă!

NECOMUNICARE

Dacă ar fi fost și ea întrebată ce culoare să aibă n-ar fi ajuns, oaia neagră.



- Dv. ați circulat cu 94 km pe oră...
- Da, dar vă rog să mă credeți, am un motiv serios; am rămas fără frine și mă grăbeam către un service pentru reparație...

APĂRARE

Nu încapă nici o îndoială că dacă mașina cu care a ajuns la tribunal n-ar fi fost furată, i s-ar fi dat câștig de cauză.

PEDAGOGIE

A avut noroc Domnișoara Dacia că a dat peste un șofer bătrîn prin mîinile căruia trecuseră atîtea zburdalnice mașini.

MAȘINA ZBURĂTOARE

Și, deodată, își luă avînt și se ridică în aer, și omul rămas pe aeroport îi spuse:

- Măi, avionule, nu uita că tot eu te-am inventat!

MAȘINA ÎNCREMENITĂ

- Și cum, chiar așa? conduce el o mașină care stă pe loc?
- Da!
- Și îi convine?
- Da, fiindcă produce așa cum și-a propus: lucrează la un strung!

SIMULATOR

- Cum merge? Putem conta pe el?
- Reflexele îi sînt excepționale. Doar atît că intră în acțiune cu un minut mai tîrziu.

ZICALA

La volan zbura pe jos se țira.

Vasile BĂRAN



— Aș dori o piesă care, montată la autoturismul soțului meu, să-mi semnalizeze dacă pe scaunul din dreapta se așază cineva...

DIN ISTORIA UNEI MĂRCI

ROLLS ROYCE

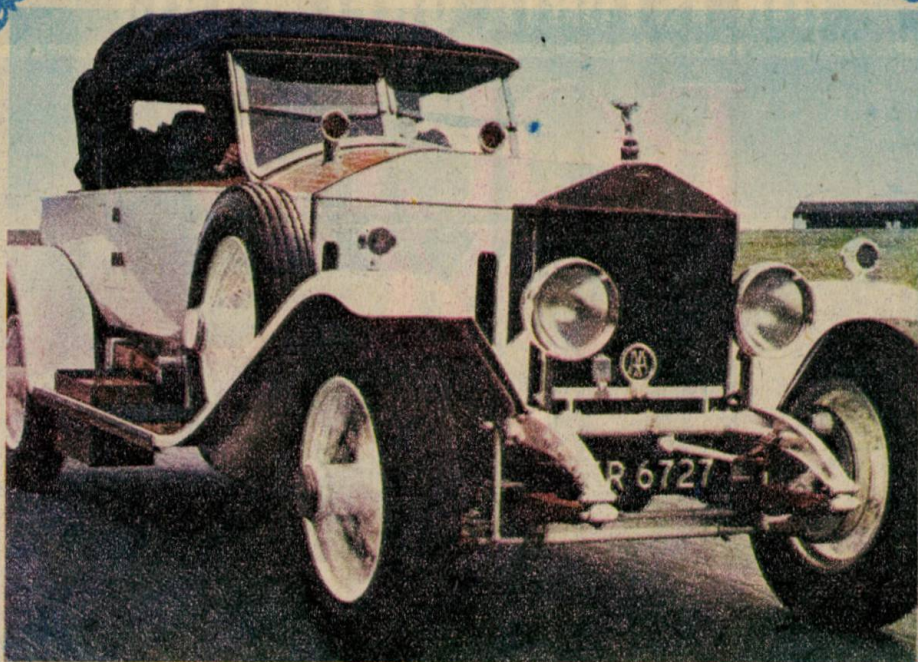


„Sir Rolls, vă prezint pe domnul Royce...”

Fără această mică formulă de politețe, pronunțată de către un oarecare Henry Edmunds, la 4 mai 1904, în holul restaurantului hotelului Midland din Manchester, „cel mai scump automobil din lume” poate că niciodată n-ar fi

existat. De fapt, cine erau cele două persoane, care s-au cunoscut în această împrejurare obișnuită?

Prima persoană: Charles Steward Rolls (1877—1910) era fiul unui baron, pasionat după cursele de automobile, care de-abia în-



cepuseră a intra în viața publică. A fost primul elev, din Cambridge, care a condus un automobil Peugeot, primul englez care a zburat cu un avion aproape o milă, după care a traversat Canalul Minecii și, din nefericire, unul dintre primii piloți englezi care și-a pierdut viața într-un accident de avion (12 iulie 1910). Ca excelent pilot de curse, Rolls a reușit să ocupe și locurile cele mai bune în raliurile de pe atunci.

Din vremea lui au rămas superlativele care definesc acest produs de excepție, automobilul Rolls-Royce, cel mai bun, cel mai scump, cel mai... „Cercetați perfecțiunea în fiecare lucru pe care îl faceți — cerea Charles Rolls. Reluați ceea ce este mai bun, ceea ce se face mai bine. Când acestea nu există, inventați-le! Nu acceptați nimic ca... aproape corect sau aproape bun”...

A doua persoană: Frederick Henry Royce (1863—1933), fiu de morar și inginer în electricitate, dirija o întreprindere de echipamente electrice; trebuie menționat faptul că Royce era și un desenator foarte bun și a avut dintotdeauna o mare slăbiciune pentru mecanica auto. A pretins colaboratorilor săi **PRECIZIE** în tot ce fac — cuvântul magic care l-a dus la un succes absolut în istoria automobilului. În perioada sa de început, în tinerețe, era tare nemulțumit de automobilul său „Dcauville”,

care uneori nu vroia nici în ruptul capului să pornească. Inginer fiind, și-a propus și a reușit să-și construiască propriul său automobil, botezat mai târziu „10 CV” Royce, dotat cu un motor cu doi cilindri, care să nu-l mai creeze probleme...

La 4 mai 1904, lordul Rolls — curios și atras de tot ce se mișcă pe roți — a sosit la Manchester, pentru a „testa” mașinăria lui Royce. De fapt, trebuie precizat că Rolls era deja o personalitate în domeniul automobilului: după ce a câștigat cursa „Miles de L'automobile Club de Grande Bretagne” (1900), la volanul unui „Panhard” 12 CV, devenise, oficial, reprezentantul firmei „Panhard” în Anglia, pentru desfacerea produselor ei și ale altor firme ca „Minerva” și „Mors”. Entuziasmat de prototipul lui Royce, „omul de afaceri” Rolls s-a angajat să se ocupe și de desfacerea acestui automobil, o colaborare care a pus bazele viitoarei firme „Rolls-Royce”, ce a luat flință în anul 1906, cu un capital de 60 000 lire sterline.

Primele 19 automobile tip „10 CV” Royce au fost puse în fabricație și ornate cu un voluminos și totodată, grosier radiator care, finisându-se, ulterior, a devenit o strălucită imagine de marcă, ce a purtat în timp gloria firmei.

În 1906, odată cu înființarea firmei, un Rolls-Royce „20 HP”, pilotat de Charles Rolls, a câștigat cursa „Tourist Trophy”, victo-



rie necesară și de bun augur pentru tinăra alianță „R—R”.

În 1911, C.G. Johnson directorul comercial al firmei a comandat sculptorului Charles Sykes, o statueta botezată „Spirit of Ecstasy” (spiritul extazului), care s-a montat pe bușonul radiatorului, pentru a evita, pe cât posibil, infundarea radiatorului de către proprietari, la efectuarea unor manevre obișnuite. Același Johnson a avut ideea de a pregăti, în 1907, pentru Salonul de la Londra, șasiul 40/50 de culoare argintie, pe care l-a numit „Silver Ghost”, o primă mașină de excepție, fabricată până în 1925.

Lansarea acestui tip de automobil a confirmat utilitatea motorului cu șase cilindri în linie, prevăzut cu sistem de ungere sub presiune (neagreat pe acea vreme de alți constructori) și o finisare „de lux”, de asemenea, mai rar folosită de alte firme. Interesant este faptul că motorul cu șase cilindri în linie realiza o putere de 48 CP la 1 250 rotații/minut, fabricația motorului fiind foarte bine studiată și realizată. Cu toate aceste noutăți, încă de pe atunci s-a remarcat faptul că în stilul casei „Rolls-Royce” orice noutate introdusă era un mister, un secret. Royce, nici măcar odată, nu s-a proclamat inventator.

Tipul „Silver Ghost” s-a produs în 19 serii (6 173 exemplare), motorul evoluind până la o cilindree de 7 428 cmc (alezajul x cursa de 114 x 120,7 mm) și o greutate de la 925 până la 1 275 kg.

În 1929 a urmat tipul „Twenty”, botezat de public „Baby Rolls”, care a avut ca noutăți: adoptarea cutiei cu 4 trepte, (în ciuda opoziției lui Royce) care își dorea o mașină mai dinamică în toate regimurile de funcționare ale motorului și introducerea de amortizoare hidraulice pe ambele punți. S-au fabricat doar 2 940 automobile „Twenty”, după care a urmat Phantom I, produs în 2 212 exemplare. Acest automobil a avut și el noutăți tehnice: motor îmbunătățit sub aspectul zgomotului (camera de ardere redesenată) consum ameliorat (de la 3 la 5 km cu un litru de combustibil), piesele mecanice cu o durabilitate mai mare, puntea față modificată iar viteza maximă peste 130 km/oră.

Au urmat Phantom II (construit în 1 767 exemplare) și Phantom III (710 exemplare) prevăzut cu motor de 12 cilindri în V (la 60°), cu supape în cap, cilindree 7 340 cmc (82,5 x 114 mm), puterea de 165 CP la 3 000 rot/min. Absorbind firma „Bentley” în 1931, „Rolls-Royce” i-a dat motorul de 20—25 HP, care s-a montat pe o caroserie mai sportivă.

Și astfel, echipa celor trei pasionați, pilotul Rolls, comerciantul Johnson și tehnicianul Royce — care își împărțea zilele și nopțile între planșetă și atelier, pentru a pune la punct, șurub după șurub, și în final, motoare mai

ușoare și mai silențioase lupta să convingă marea publică că epoca diligenței a apus. Nici măcar unul din cei trei nu și-a putut imagina că peste ani și ani, automobilul lor va fi în topul mondial și va deveni un simbol al Angliei.

Automobilele „Rolls” au devenit legendare prin robustețea și calitatea lor, iar ca fapt divers, și prin personalitățile care le-au avut preferate: Lenin, Charlie Chaplin, Șahul Iranului, Franco, Țarul Nicolae al II-lea ș.a.

În același timp nici o altă marcă de automobil nu a fost martoră la atât de multe evenimente istorice importante: deplasarea lui Foch, la Versailles, pentru semnarea tratatului devenit istoric; debarcarea aliaților pe plajele Normandiei, cind a fost adus ca pasager generalul Montgomery; înăbușirea revoluției egiptene, în 1920, sub ordinele Duceului de Westminster; participarea în primul război a șasiului 30/40, blindat și echipat cu o automitrălieră; transportarea lui Clemenceau, de la domiciliu, de pe strada Franklin la Elysée, scăpându-l, în acest mod, de un atentat; transportarea a 5 000 răniți americani în primul război mondial; transportarea lui Rasputin până la malurile Nevel de către prințul Iussupov ș.a.m.d.

De „Rollsmanie” au fost contaminați mai toți „marii lumii”, indiferent de profesiune: artiști, sportivi, industriași, politicieni, etc. Mulți dintre cei care și-au cumpărat un astfel de auto-



turism, au ținut neapărat să și-l personalizeze, pentru a se deosebi de „restul lumii”. Industriașul W.R. Hearst, pentru a nu-și întrerupe lucrul și-a montat în habitacul un birou; d-na Wylie Churchill și-a amenajat un lăptos cu oglindă și port prosoape; Hyderabad și-a amenajat un tron susținut de o cupolă din argint masiv; V.I. Lenin și-a montat șenile pe roțile din spate, pentru a nu derapa pe gheață. O celebritate a vremii, pe nume Mary Pickford, a avut curajul ca în timpul prohibiției să-și amenajeze un bar în habitacul mașinii. Mașina Phantom I, a celebrului bijutier Otto Openheimer, a fost supranumită „Diamantul negru”, deoarece era blindată cu locuri secrete în care se transportau diamantele brute din portul Anvers. Mașina lui Farouk avea partea din spate în formă de navă maritimă. Un director de supermarket și-a comandat o mașină cu interiorul amenajat stil Louis al XIV-lea, cu o sofă autentică, în spate, brodată cu mici puncte de Aubusson și cu ingeri, care-l urmau pe Cupidon, vopșiți sub formă de frescă, pe pavilionul habitaculului. Iar atunci când celebrul John Lennon, lansat de grupul „Beatles” și-a comandat o mașină „Phantom VI”, în culori strălucite, conform modelului anilor '60, conducerea a acceptat comanda cu următorul comentariu: „Nu e politica firmei să comenteze sau să judece gustul clienților”.

La ora actuală, firma a construit și amenajat, cu echipamente specifice, un atelier gata de a executa, la cerere, comenzile fistiche ale celor mai străluciți clienți ai săi. „Rolls”-urile de azi sînt îmbrăcate în piele roșie, cu televizor și magnetoscop, altele pentru nu știu ce flică de emir, în piele albă și mochetă bleu-romantic, cu congelator și trapă în pavilion, cu toată aparatura stereo...

Cel care pătrunde în zona amplasării uzinelor Rolls-Royce, la Nantwich și Crewe, întîlnește o pancartă — pusă la sugestia unui ziarist de la Time, în 1908 — pe care se anunță că proprietatea aparține „fabricantului celui mai bun automobil din lume”.

Fără îndoială că această lipsă de modestie este acoperită de realizări demne de toată lauda. Nici n-a uitat vizitatorul avertismentul de mai sus, că apare o altă pancartă: Atenție! Automobile silențioase! Această lozincă într-adevăr merită un premiu de frumusețe în domeniul reclamei: „Ferii-vă! Mașinile noastre echipate cu cele mai echilibrate motoare din lume, nici nu pot fi auzite cînd trec”. În curtea uzinei, într-un hangar „prînzesele” gata de livrare își așteaptă liniștite stăpînii care le vor purta nemilos pe drumurile lumii.

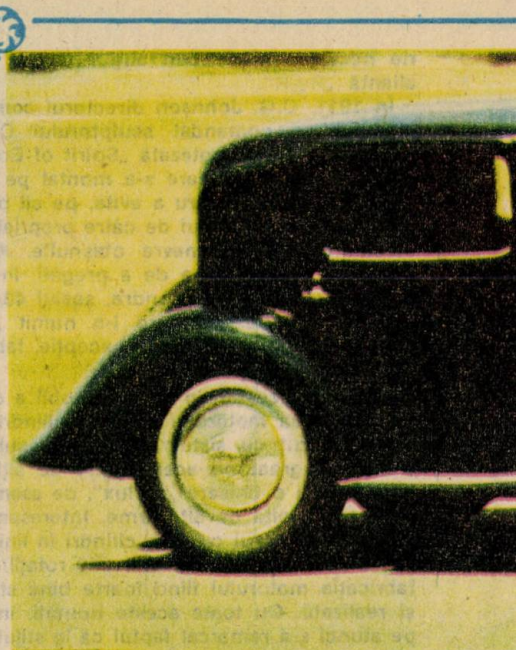
În prima hală, de fapt un imens hangar, iluminat natural, vizitatorul rămîne uimit: nu tu roboți, nu tu automatizare, nu tu benzi de montaj ș.a.m.d., ca în orice mare uzină de automobile, care se respectă. Explicația este firească: la producția anuală (sub 4 000 exem-

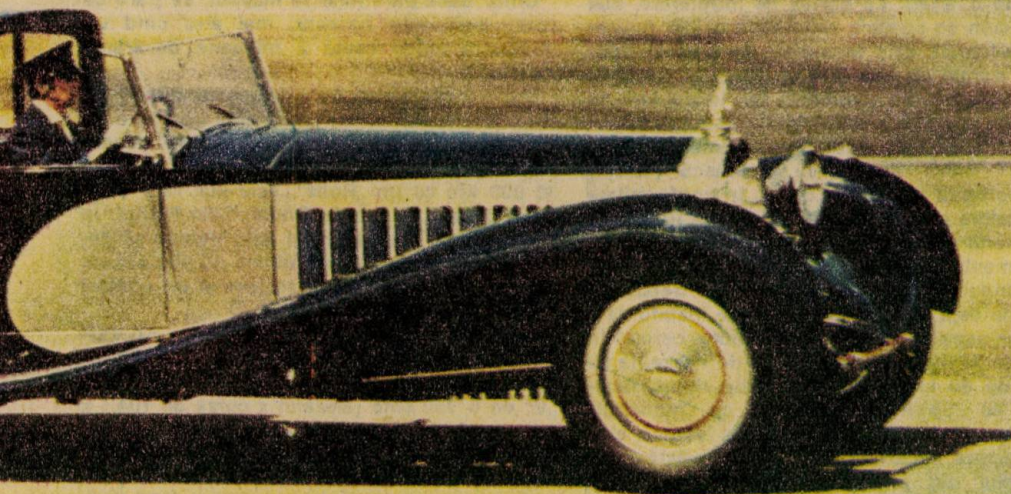
plare), la cantitatea uriașă de manoperă executată de meseriașii firmei, la tradiția unor operații executate, de ce nu? — încet și bine — cu mîgălă, pasiune și mîndrie... nu este nevoie de „ansamblu de mijloace” care duce la productivitate foarte mare.

La „R-R” pînă și șuruburile sînt prelucrate în uzină („Preferăm să ni le facem; este mult mai sigur”, după cum afirma un muncitor). Iată deci un element mărunț, lipsit de importanță, dar neglijat de mulți constructori... Șuruburi care, de exemplu, la orice automobil pot să creeze probleme, dacă nu sînt executate și tratate corect: slăbirea unei volante motor, a unui arbore planetar sau chiar a unei roți.

Tabloul de bord al unui „Silver Spirit”, de exemplu, are nu mai puțin de 208 piese din lemn, care trebuie pregătite cu mîgălă, respectînd simetria și formele definite în proiecte. La motorul cu opt cilindri, se verifică, cu aparatură laser, cursa fiecărui piston, operație formală, ținînd seama că se cîntărește și măsoară piesă cu piesă.

Referitor la radiator, amintit anterior, este interesant de observat că nu există nici matrițe și nici alte dispozitive moderne de măsurare. Un muncitor lucrează un radiator într-o zi, ajutîndu-se de un cadru etalon din lemn (cel original, construit de Royce, în 1904), operațiile de șlefuire avînd o durată de peste 5 ore... Este interesant de menționat că fiecare din cei 12 muncitori care construiesc radiatoare, le marchează, acestea fiind unice (ra-





diatorul este curbat, pentru a se obține perspectiva dorită; după cum afirma un ziarist, oamenii lui „R-R” s-au inspirat după tehnica ce au folosit-o grecii la coloanele Parthenonului... cu toate că — probabil — nici unul n-a fost pe acolo).

În sectorul de pielărie, aceeași exigență deosebită, pielea necesară pentru scaune și garnituri fiind aleasă cu mare atenție pentru a fi perfectă, fără pete, zgîrleturi sau rosături (se afirmă că se alege din pielea a 12 vaci cantitatea necesară unui Rolls-Royce).

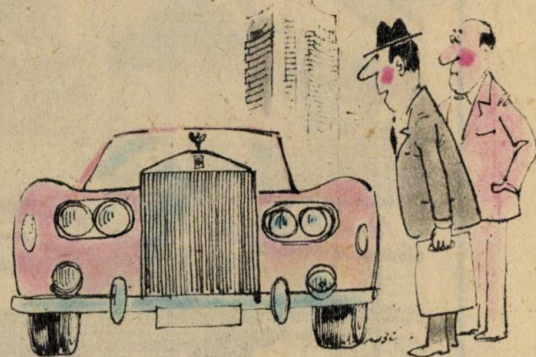
În ceea ce privește tehnica de fabricație a statuetei „Spirit of Ecstasy”, procedeul datează de mai bine de 4 000 de ani, pe cînd era folosită de chinezi. Într-o matriță rece se toarnă ceară topită, care ulterior este „sculptată” manual, pentru a corespunde cu modelul original. În continuare această Lady, ca o luminare, este îmbrăcată într-un înveliș refractar, după care, în ea se toarnă oțel, care topește ceara și ia forma respectivă. Juriștii lui „R-R” afirmă că au, anual, peste 400 de procese de falsuri ale faimoasei statuete.

Nu toată lumea însă este obligată să poarte „Statueta” pe capotă. Iată unele excepții: mașina Phantom VI, a reginei Elisabeth, are ca mascota sa personală: „St. Georges” luptîndu-se cu dragonul; Jackie Coogan și-a montat o statueta a lui, la vîrsta copilăriei, cînd a jucat rolul lui „Kid” de Chaplin; un măcelar și-a montat un crengurșt din argint masiv; Lloyd George și-a montat un obuz cu

aripi; Woodrow Wilson și-a fixat pe capotă o statuie cu un tigru de Princeton, iar ducele de Gloucester o pasăre de pradă.

Un automobil „Rolls-Royce” nu este condus de oricine, oricum. La firmă se primesc aproximativ trei cereri pe zi, dar nu pot fi satisfăcute mai mult de 50—75 anual, pentru a participa la cursurile școlii de conducători auto a uzinei.

Iată, pe scurt, programul care se derulează timp de o săptămînă. Pregătirea începe cu o veritabilă lecție de istorie asupra firmei, de la începuturi pînă în prezent. În continuare, se trece la „tehnică”: mai întîi cum se schimbă o



— Nu zic nu, e frumusea... Dar în comparație cu a mea are suspensia cam moale..



roată (fără îndoială că dacă un capac de roată costă 2 000 de franci francezi, schimbarea roții este o artă!). La partea de întreținere, mai întâi, cum se spală o astfel de mașină (spălarea automată este interzisă!); se permite spălarea numai cu apă rece și ștergerea cu piele de cămilă (nu de căprioară), iar, la trei luni, se execută o ceruire cu o soluție specială. Miercuri dimineața se trece la problemele de „etichetă”: elevii trebuie să cunoască (învețe) comportarea în diferite ocazii, în conformitate cu tradiția și protocolul momentului (una e să fii șoferul unui emir, și alta al unui membru al parlamentului englez). Apoi se trece la „testul de conducere” (evident, fiecare elev trebuie să posede deja permis de conducere înainte de a începe școala): derapaje controlate, cercuri în treapta de mers înapoi a cutiei de viteze, la viteza de 80 km/oră(!) cu diferite tipuri, începând cu „Spirit” și terminând cu „monstrul” Mulsane Turbo R. Ultima zi de școală este consacrată securității: se trec în revistă toate situațiile din practica rutieră (a ciocni un „Rolls” este considerată o crimă); de asemenea se prezintă toate tipurile de explozivi, folosiți la ora vânzării mașinii, și posibilitățile practice de amplasare a unei bombe de către un terorist. În final o remarcă demnă de reținut: a părăsi un automobil „Rolls”, pe un tran-

seu, cu ușile deschise măcar o clipă este de asemenea, o crimă.

Chiar dacă pare hilar la început, se pare că acest curs este necesar, mai ales când un „R-R”, la modă costă 2 milioane de franci francezi.

După o săptămână deci de școală, diferiți instructori își dau avizul dacă este posibil a se elibera certificatul. O insignă specială — care se poate purta numai după ce s-au rulat peste 30 000 km cu un „Rolls”, este mai rară decât cunoscuta „Legiune de Onoare” din Franța. În același timp, conducătorul auto trebuie să demonstreze că a parcurs ultimii 10 000 km cu aceeași mașină, căreia i se face și un control tehnic amănunțit.

Gama ROLLS-ROYCE 1988—89: SILVER SPIRIT, SILVER SPUR, CORNICHE, LIMOUSINE, PHANTOM VI — toate cu motor de 8 în „V” de 6 750 cmc (alezajul x cursa de 104,1 x 99,1 mm), puterea și cuplul (secrete), 16 supape, alimentate prin injecție de combustibil, cutie de viteze automată cu trei trepte, pneuri (235/70 HR 15) capacitate rezervor (107 litri), viteză maximă (193—190—190—180 km pe oră), consum de combustibil mediu (21,5 litri la 100 km parcurși).

ing. Traian CANTĂ





PEUGEOT 205 RALLYE

Motor cu patru cilindri în linie dispus transversal în față, înclinat cu 6° spre înainte. Bloc motor din aluminiu. Axă cu came plasată deasupra chiulasei și antrenată prin cureaua dințată. Alimentarea prin două carburatoare orizontale dublu corp, tip Weber 40 DCOM 10. Capacitatea cilindrică 1294 cmc. Alezaj x cursă 75 x 73,2 mm. Raport de compresie 9,6:1. Puterea maximă 103 C.P. la 6800 rot/min. Cuplul maxim 12,2 kgfm la 5000 rot/min. Greutate 805 kg. Pneuri 165/70 HR-13. Ampatament 2420 mm. Ecartament față/spate 1400/1336 mm. Lungime 3705 mm, lățime 1572 mm, înălțime 1374 mm. Viteza maximă 188 km/h. Accelerație de la 0 la 1000 m cu plecare de pe loc în 31,5 secunde. Consum mediu, în conducere sportivă, 13 litri/100 km.

TVR-S CONVERTIBLE



Cabriolet produs în Anglia într-o cadență de zece autoturisme pe săptămână. Motor cu șase cilindri în linie, amplasat longitudinal în față. Axul cu came plasat central, deasupra chiulasei și acționat printr-o cureaua dințată. Alezaj x cursă 93,0/68,5 mm. Capacitatea cilindrică 2792 cmc. Raport de compresie 9,2:1. Puterea maximă — 160 C.P. la 6000 rot/min, cuplul maxim 17 kgfm la 4300 rot/min. Dimensiunea pneurilor: 205/60 VR 15. Lungimea — 4000 mm, lățimea 1450 mm, înălțimea 1117 mm. Greutatea — 900 kg. Accelerație de la 0 la 100 km/h în 7 sec. Viteza maximă 215 km/h.



Două modele create de designerul american Alex Tremulis.

SARANTOS a fost proiectat pentru a fi dotat cu un motor preluat de la Oldsmobile Toronado, de 550 C.P., cu turbocompresor, plasat transversal deasupra roților din spate. Roțile față sînt incluse în profilaj, un stabilizator apăsîndu-le pe sol în momentul cînd viteza depășește 300 km/h. În spate, stabilizatorul poate servi și de frînă aerodinamică, în funcție de înclinarea care i se imprimă de către conducător. Parbrizul circular oferă o vizibilitate panoramică.

TREMULIS VOISIN este inspirat din tehnica construcțiilor aviatice. Alex Tremulis l-a întîlnit pe celebrul constructor francez Gabriel Voisin, cu ocazia unui Salon la Paris. Acesta prezentase o variantă a modelului „Cocci-nelle” care avea patru roți dispuse în trapez. Tremulis a asimilat detaliile constructive și a conceput un autovehicul avînd patru roți în trapez, echipat cu motor transversal, care să acționeze roata din față și pe cea din spate. Direcția, exercitîndu-se asupra acestor două roți, imprimă o excelentă maniabilitate, deoarece raza de braț are 7 metri. Efectul giroscopic al roților asigură o stabilitate perfectă pe viraj.

DESIGN

